

Journal officiel

des Communautés européennes

ISSN 0378-7052

C 77

45^e année

28 mars 2002

Édition de langue française

Communications et informations

Numéro d'information

Sommaire

Page

I Communications

Parlement européen

Conseil

Commission

2002/C 77/01	Accord interinstitutionnel, du 28 novembre 2001, pour un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques	1
	Commission	
2002/C 77/02	Taux de change de l'euro	4
2002/C 77/03	Communication interprétative de la Commission sur la délivrance des permis de conduire dans la Communauté européenne	5
2002/C 77/04	Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE — Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection ⁽¹⁾	25
2002/C 77/05	Aides d'État — Royaume-Uni — Aide C 4/2002 (ex N 594/01) — Vauxhall/Ellesmere Port — Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE ⁽¹⁾	28
2002/C 77/06	Relevé des décisions communautaires en matière d'autorisations de mise sur le marché des médicaments du 15 février au 15 mars 2002 [Publication en vertu de l'article 12 ou de l'article 34 du règlement du Conseil (CEE) n° 2309/93]	32
2002/C 77/07	Rapport global et synthétique sur les résultats des contrôles effectués au niveau communautaire par les États membres conformément à l'article 22 de la directive 95/53/CE du Conseil	37
2002/C 77/08	Extension du système de délivrance électronique de licence pour les importations de produits textiles et d'habillement	38
2002/C 77/09	Avis d'ouverture d'une enquête de sauvegarde portant sur les importations de certains produits sidérurgiques	39

FR

<u>Numéro d'information</u>	<u>Sommaire (suite)</u>	<u>Page</u>
2002/C 77/10	Notification préalable d'une opération de concentration (Affaire COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmöser/JV) — Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée ⁽¹⁾	42
2002/C 77/11	Publication des décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences d'exploitation, conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil concernant les licences des transporteurs aériens ⁽¹⁾	43
2002/C 77/12	Publication des décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences d'exploitation, conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil concernant les licences des transporteurs aériens ⁽¹⁾	44
	II Actes préparatoires	
		
	III Informations	
	Parlement européen	
2002/C 77/13	Procès-verbal de la session du 19 au 20 septembre 2001 publié au <i>Journal officiel des Communautés européennes</i> C 77 E	45
	Commission	
2002/C 77/14	Liste de réserve — Concours général COM/A/5/01 — Administrateurs principaux (A 5/A 4) — Dans le domaine de l'audit interne	46
2002/C 77/15	Exploitation de services aériens réguliers — Appel d'offres lancé par la France au titre de l'article 4 paragraphe 1 point d) du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil pour l'exploitation de services aériens réguliers entre Rennes (Saint-Jacques) et Bâle-Mulhouse ⁽¹⁾	47
2002/C 77/16	Exploitation de services aériens réguliers — Appel d'offres lancé par la France au titre de l'article 4 paragraphe 1 point d) du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil pour l'exploitation de services aériens réguliers entre Reims-Champagne et Lyon-Saint-Exupéry ⁽¹⁾	48
	Rectificatifs	
2002/C 77/17	Rectificatif à la publication des décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences d'exploitation, conformément à l'article 13 paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 2407/92 concernant les licences des transporteurs aériens (JO C 236 du 22.8.2001)	50
	Avis (voir page 3 de la couverture)	

AVIS

Le 3 avril 2002 paraîtra dans le *Journal officiel des Communautés européennes* C 79 A le «Catalogue commun des variétés des espèces agricoles — Treizième complément à la vingt et unième édition intégrale».

Pour les abonnés, l'obtention de ce Journal officiel est gratuite à concurrence du nombre et de la (des) version(s) linguistique(s) de leur(s) abonnement(s). Ils sont priés de retourner le bon de commande ci-dessous, dûment rempli avec indication de leur numéro «matricule d'abonnement» (code apparaissant à gauche de chaque étiquette et commençant par: O/.). La gratuité et la disponibilité sont assurées pendant un an à compter de la date de parution du Journal officiel concerné.

Les intéressés non abonnés peuvent commander contre paiement ce Journal officiel auprès du bureau de vente compétent pour leur pays ou de l'Office des publications officielles des Communautés européennes, service «vente», L-2985 Luxembourg, qui transmettra au bureau de vente concerné.

BON DE COMMANDE

Office des publications officielles des Communautés européennes

Service «vente»
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg

☐ **Je suis abonné** au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Mon numéro de matricule est le suivant: O/.

☐ Veuillez me faire parvenir l' (les) . . . exemplaire(s) gratuit(s) du **Journal officiel C 79 A/2002**, au(x)quel(s) mon (mes) abonnement(s) me donne(nt) droit.

☐ **Je commande**, contre paiement, . . . **exemplaire(s) supplémentaire(s)**.

Langue(s):

☐ **Je ne suis pas abonné** au *Journal officiel des Communautés européennes* et commande, contre paiement, . . . **exemplaire(s)**.

Langue(s):

Nom:

Adresse:

.....

Date: Signature:

I

(Communications)

PARLEMENT EUROPÉEN
CONSEIL
COMMISSION

ACCORD INTERINSTITUTIONNEL

du 28 novembre 2001

pour un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques

(2002/C 77/01)

LE PARLEMENT EUROPÉEN, LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE
ET LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

considérant ce qui suit:

(1) Le Conseil européen réuni à Édimbourg en décembre 1992 a souligné l'importance pour la Communauté de rendre la législation communautaire plus accessible et compréhensible.

(2) À la suite des orientations formulées par le Conseil européen, le Parlement européen, le Conseil et la Commission ont, le 20 décembre 1994, conclu un accord interinstitutionnel sur une méthode de travail accélérée en vue d'une codification officielle des textes législatifs ⁽¹⁾ cette dernière permettant d'améliorer sensiblement la lisibilité des actes juridiques qui ont fait l'objet de nombreuses modifications.

(3) L'expérience montre cependant que, malgré l'application de la méthode accélérée, la présentation de propositions de codification officielle par la Commission et l'adoption d'actes de codification officielle par le législateur sont souvent retardées notamment par l'adoption entre-temps de nouvelles modifications de l'acte juridique concerné qui impliquent le recommencement des travaux de codification.

(4) Il est donc opportun, notamment pour les actes juridiques qui font souvent l'objet de modifications, de recourir à une technique législative qui permette, dans le cadre d'un seul texte législatif, de procéder aux opérations de modification et de codification des actes.

(5) À cet égard, lorsqu'une modification substantielle doit être apportée à un acte juridique précédent, la technique de la refonte permet d'adopter un texte législatif unique qui, à la fois, apporte la modification souhaitée, procède à la codification de celle-ci avec les dispositions de l'acte précédent qui restent inchangées et abroge ce dernier.

(6) Ainsi, dans la mesure où elle évite la prolifération d'actes modificatifs isolés qui, souvent, rendent les réglementations difficilement compréhensibles, la technique de la refonte constitue un moyen approprié pour assurer de façon permanente et globale la lisibilité de la législation communautaire.

(7) Un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques s'inscrit dans le cadre des actions menées par les institutions pour accroître l'accessibilité de la législation communautaire telles que l'adoption de la méthode de travail accélérée en vue de la codification officielle et l'établissement de lignes directrices communes relatives à la qualité rédactionnelle de la législation communautaire par le biais de l'accord interinstitutionnel du 22 décembre 1998 ⁽²⁾.

(8) Le Conseil européen réuni à Helsinki en décembre 1999 a manifesté le souhait qu'un accord interinstitutionnel pour le recours à la technique de la refonte soit conclu le plus rapidement possible par le Parlement européen, le Conseil et la Commission.

CONVIENNENT DE CE QUI SUIT:

1. Le présent accord a pour but de prévoir les modalités qui, en application du processus législatif normal de la Communauté, permettent un recours plus structuré à la technique de la refonte des actes juridiques.

⁽¹⁾ JO C 102 du 4.4.1996, p. 2.

⁽²⁾ JO C 73 du 17.3.1999, p. 1.

2. La refonte consiste en l'adoption d'un nouvel acte juridique qui intègre, dans un texte unique, à la fois les modifications de fond qu'il apporte à un acte précédent et les dispositions de ce dernier qui restent inchangées. Le nouvel acte juridique remplace et abroge l'acte précédent.

3. Une proposition de refonte présentée par la Commission a pour objet les modifications de fond qu'elle apporte à un acte précédent. Cette proposition comprend, à titre accessoire, la codification des dispositions inchangées de l'acte précédent avec lesdites modifications de fond.

4. Aux fins du présent accord, on entend par:

— «acte précédent»: un acte juridique en vigueur, tel qu'éventuellement modifié par un ou plusieurs actes modificatifs,

— «modification de fond»: toute modification touchant à la substance de l'acte précédent, par opposition aux adaptations purement formelles ou rédactionnelles,

— «disposition inchangée»: toute disposition de l'acte précédent qui, tout en faisant l'objet d'éventuelles adaptations purement formelles ou rédactionnelles, ne subit pas de modifications de fond.

Ne constitue pas une refonte, un nouvel acte juridique qui, à l'exception des seules dispositions ou formules standardisées, modifie quant au fond toutes les dispositions de l'acte précédent qu'il remplace et abroge.

5. Le processus législatif normal de la Communauté est intégralement respecté.

6. La proposition de refonte répond aux critères visés ci-après.

a) L'exposé des motifs accompagnant la proposition:

i) mentionne explicitement qu'il s'agit d'une proposition de refonte et explique les raisons du choix de cette approche;

ii) motive chaque modification de fond proposée;

iii) indique avec précision les dispositions de l'acte précédent qui restent inchangées.

b) La méthode de présentation matérielle du texte législatif proposé:

i) permet d'identifier clairement les modifications de fond et les nouveaux considérants par rapport aux dispositions et considérants qui restent inchangés;

ii) est, pour les dispositions et considérants qui restent inchangés, similaire à celle qui est suivie pour les propositions de codification officielle des actes législatifs.

7. Afin d'assurer la clarté et la sécurité juridique, tout acte de refonte respecte notamment ⁽¹⁾ les règles de technique législative suivantes:

a) le premier considérant indique que le nouvel acte juridique constitue une refonte de l'acte précédent;

b) l'article qui abroge l'acte précédent prévoit que les références à ce dernier s'entendent comme faites à l'acte de refonte et qu'elles sont à lire selon un tableau de correspondance annexé à l'acte de refonte;

c) en outre, dans l'acte de refonte d'une directive:

i) l'article abrogatoire prévoit que les obligations des États membres résultant du délai de transposition ⁽²⁾ et, le cas échéant, du délai d'application qui figurent dans la directive abrogée par l'acte de refonte ne sont pas affectées par cette abrogation;

ii) une annexe reprend les délais visés au point i), sous la forme d'un tableau;

iii) l'article relatif à l'obligation de transposition ⁽³⁾ en droit national d'une directive résultant d'une refonte ne vise que les dispositions ayant fait l'objet d'une modification de fond, lesquelles sont identifiées avec précision. La transposition des dispositions qui, dans la directive résultant d'une refonte, restent inchangées est effectuée en vertu des directives précédentes.

⁽¹⁾ Voir, en particulier, l'accord interinstitutionnel du 22 décembre 1998 sur les lignes directrices communes relatives à la qualité rédactionnelle de la législation communautaire (JO C 73 du 17.3.1999, p. 1).

⁽²⁾ C'est-à-dire le délai pour la mise en vigueur des dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux dispositions de la directive.

⁽³⁾ C'est-à-dire l'obligation de mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer aux dispositions de la directive.

8. Dans le cas où il apparaîtrait nécessaire, au cours de la procédure législative, d'introduire dans l'acte de refonte des modifications de fond des dispositions qui, dans la proposition de la Commission, restent inchangées, ces modifications seront apportées à l'acte susvisé conformément à la procédure prévue par le traité selon la base juridique applicable.

9. Un groupe consultatif composé des services juridiques du Parlement européen, du Conseil et de la Commission examine la proposition de refonte. Il donne, dans les plus brefs délais, un avis à l'intention du Parlement européen, du Conseil et de la Commission sur le fait que la proposition ne comporte pas de modifications de fond autres que celles qui y ont été identifiées comme telles.

10. Le présent accord entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Il s'applique à toute proposition de refonte soumise à partir du moment de son entrée en vigueur.

Il est procédé à une évaluation de l'application du présent accord trois ans après son entrée en vigueur. À cet effet, les services juridiques des institutions signataires de l'accord présentent un rapport d'évaluation et proposent, le cas échéant, les adaptations qui s'imposent.

Fait à Bruxelles, le vingt-huit novembre deux mille un.

Par le Parlement européen

La présidente



Par le Conseil

Le président



Par la Commission

Le président



DÉCLARATIONS

Déclaration commune relative au point 2

Le Parlement européen, le Conseil et la Commission constatent que la refonte peut être «verticale» (le nouvel acte juridique remplace un seul acte précédent) ou «horizontale» (le nouvel acte juridique remplace plusieurs actes précédents parallèles régissant une même matière).

Déclaration commune relative au point 4

Le Parlement européen, le Conseil et la Commission conviennent que, lorsqu'une modification isolée à l'intérieur d'une disposition modifie en fait la substance même de la disposition, celle-ci est identifiée comme étant entièrement modifiée.

Déclaration du Parlement européen et du Conseil relative au point 6, sous b)

Le Parlement européen et le Conseil prennent acte de ce que la Commission prévoit que, dans le document «COM» qu'elle présente, les modifications de fond et tout nouveau considérant seront identifiés à l'aide de caractères sur fond grisé.

Déclaration commune relative au point 9

Le Parlement européen, le Conseil et la Commission notent que, afin d'assurer une bonne application du présent accord, il convient, en particulier, que leurs services juridiques disposent des ressources humaines appropriées afin que le nombre de leurs représentants au sein du groupe consultatif soit de nature à permettre un examen rapide des propositions de refonte présentées par la Commission en vue de la transmission dans les plus brefs délais d'un avis aux institutions.

COMMISSION

Taux de change de l'euro ⁽¹⁾

27 mars 2002

(2002/C 77/02)

1 euro	=	7,4332	couronnes danoises
	=	9,0221	couronnes suédoises
	=	0,6139	livre sterling
	=	0,8746	dollar des États-Unis
	=	1,3897	dollar canadien
	=	115,92	yens japonais
	=	1,4656	franc suisse
	=	7,711	couronnes norvégiennes
	=	87,37	couronnes islandaises ⁽²⁾
	=	1,6569	dollar australien
	=	2,0068	dollars néo-zélandais
	=	10,0579	rands sud-africains ⁽²⁾

⁽¹⁾ Source: taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

⁽²⁾ Source: Commission.

**COMMUNICATION INTERPRÉTATIVE DE LA COMMISSION SUR LA DÉLIVRANCE DES
PERMIS DE CONDUIRE DANS LA COMMUNAUTÉ EUROPÉENNE**

(2002/C 77/03)

La présente communication interprétative vise à décrire l'état actuel de la législation communautaire en matière de permis de conduire. Ces éléments aideront les autorités administratives et les citoyens à évaluer la portée, les effets et les implications du régime juridique actuel formé par les règles de délivrance de permis dans la Communauté.

La partie I donne un aperçu général des conditions actuelles de délivrance des permis dans la Communauté, en décrivant le cadre juridique et en comparant divers aspects du permis de conduire qui n'ont pas encore été harmonisés.

La partie II fournit des orientations juridiques qui ont été établies en interprétant le cadre communautaire en vigueur. Cette communication contribuera à assurer l'application homogène de la réglementation des permis de conduire sur tout le territoire de la Communauté.

Définitions

Dans cette communication, on entend par:

«CE» (associé au numéro d'un article): le traité instituant la Communauté européenne tel qu'il a été modifié en dernier lieu par le traité d'Amsterdam;

«EEE»: l'Espace économique européen;

«première directive»: a directive 80/1263/CEE du Conseil relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire ⁽¹⁾;

«seconde directive»: a directive 91/439/CEE du Conseil relative au permis de conduire ⁽²⁾;

«permis du groupe»: les permis correspondant à l'une des catégories ou sous-catégories suivantes de véhicules: A, B, BE, A1 et B1, conformément à la définition de la directive 91/439/CEE (annexe III, point 1.1);

«permis du groupe 2»: les permis correspondant à l'une des catégories ou sous-catégories suivantes de véhicules: C, CE, D, DE, C1, C1E, D1 et D1E, conformément à la définition de la directive 91/439/CEE (annexe III, point 1.2);

«État membre d'accueil»: l'État membre dans lequel le titulaire d'un permis a sa résidence normale, et qui n'est pas l'État membre qui a délivré le permis initial (mais qui peut avoir échangé ou renouvelé le permis délivré par l'État membre de délivrance);

«État membre de délivrance»: l'État membre qui a délivré le premier permis de conduire au titulaire du permis en cause (qui ne doit pas nécessairement être citoyen de l'État de délivrance);

«CJ»: la Cour de justice des Communautés européennes.

⁽¹⁾ JO L 375 du 31.12.1980, p. 1.

⁽²⁾ JO L 237 du 24.8.1991, p. 1.

Partie I

DESCRIPTION SUCCINCTE DU SYSTÈME DE DÉLIVRANCE DES PERMIS DE CONDUIRE DANS LA COMMUNAUTÉ

Cette première partie décrit le cadre juridique de la législation communautaire, la jurisprudence de la Cour de justice, ainsi que les aspects qui n'ont pas encore été harmonisés à ce jour.

A. CADRE JURIDIQUE: LÉGISLATION COMMUNAUTAIRE ET JURISPRUDENCE

A.1. Directive 80/1263/CEE du Conseil relative à l'instauration d'un permis de conduire communautaire ⁽³⁾

Cette «première» directive a été totalement abrogée par l'article 13 de la directive 91/439/CEE. Elle s'applique néanmoins à toute une variété de situations pratiques, qui sont nées lorsque la première directive était en vigueur, mais qui peuvent encore avoir des effets aujourd'hui en raison de leurs particularités (voir description et interprétation de ce type de situations dans la partie II).

A.2. Directive 91/439/CEE relative au permis de conduire

La «seconde directive» sur le permis de conduire constitue le cœur du cadre juridique de la délivrance des permis de conduire dans la Communauté. Elle est entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1996. De manière très générale, elle harmonise les catégories de permis, introduit des âges minimaux comme condition pour le droit de conduire des véhicules, et instaure un examen de conduite obligatoire comportant un volet théorique et un volet pratique. De plus, la directive énonce le principe de la reconnaissance mutuelle des permis délivrés par un État membre, et définit la résidence normale comme étant une condition d'obtention du permis. La seconde directive contient également des dispositions précises concernant certains critères de santé minimaux, et introduit un modèle communautaire harmonisé de permis de conduire. D'autres dispositions traitent des effets de l'annulation ou du retrait des permis, ou encore de la restriction des droits liés au permis.

La seconde directive n'est qu'un jalon dans le développement du système communautaire de délivrance des permis et contribue à l'harmoniser progressivement. Les aspects qui n'ont pas encore été harmonisés par la seconde directive sont mis en lumière dans la section B qui suit.

La seconde directive a été modifiée une première fois par la directive 94/72/CE du Conseil ⁽⁴⁾, qui en modifiait l'article 1^{er}, paragraphe 1, de manière à accorder à la Finlande et à la Suède une période transitoire jusqu'au 31 décembre 1997, pour adapter leur modèle plastique de permis de conduire.

La seconde directive a ensuite été modifiée par la directive 96/47/CE du Conseil ⁽⁵⁾, qui prévoit la possibilité de remplacer le modèle communautaire de permis en papier par une carte plastique. Cette modification constitue l'annexe I bis intégrée à la seconde directive.

La décision 96/427/CE de la Commission ⁽⁶⁾ introduit une dérogation aux dispositions de l'annexe III de la seconde directive en ce qui concerne les verres de lunettes utilisés pour corriger l'acuité visuelle.

La directive 97/26/CE du Conseil ⁽⁷⁾ institue un comité de gestion des permis de conduire, vers lequel est transféré un pouvoir législatif limité en ce qui concerne les adaptations au progrès scientifique et technique de la liste des codes communautaires et des annexes II et III de la seconde directive. Elle fixe une liste détaillée de codes communautaires harmonisés relatifs aux restrictions de la circulation et aux adaptations des véhicules.

La décision 2000/275/CE de la Commission ⁽⁸⁾ établit, pour chaque modèle de permis de conduire en cours de validité, des tableaux d'équivalences entre les catégories de permis qui ont été délivrés avant la mise en œuvre de la directive 91/439/CEE et les catégories harmonisées définies à l'article 3 de ladite directive. Cette décision a été adoptée en vertu de l'obligation fixée à l'article 10 de la directive.

Finalement, la directive 2000/56/CE de la Commission ⁽⁹⁾ a détaillé davantage la liste des codes communautaires harmonisés concernant les restrictions du droit de conduire et les adaptations de véhicules. La directive a également entièrement révisé l'annexe II de la directive 91/439/CEE en ce qui concerne les épreuves de conduite théorique et pratique, afin de mettre à jour cette annexe en conformité avec le progrès scientifique et technique en ce domaine.

A.3. Jurisprudence

— Arrêt 16/78 de la Cour: Choquet

Dans ce premier arrêt touchant directement la délivrance des permis de conduire, la Cour de Justice a souligné le manque d'harmonisation dans ce domaine à l'époque. Cette lacune rendait virtuellement impossible la reconnaissance des permis de conduire dans les autres États membres, et constituait un obstacle à la libre circulation des personnes. Cet arrêt a donné un élan fondamental aux premières initiatives dans le sens d'une harmonisation du système de délivrance des permis de conduire au niveau communautaire.

— Arrêt C-193/94 de la Cour: Skanavi

Cet arrêt se rapporte à la situation qui existait avant le 1^{er} juillet 1996. Il donne en outre une interprétation des aspects spécifiques de la situation juridique après l'entrée en vigueur de la seconde directive. La Cour de justice évoquait l'obligation d'échanger le permis en application de la première directive, et le lien entre cette obligation et le champ d'application de l'article 43 du traité CE. De plus, la Cour de justice a précisé la proportionnalité des amendes nationales, la distinction qui existe entre le droit de conduire et le document proprement dit du permis de conduire, les problèmes découlant de l'harmonisation progressive de la délivrance des permis, et l'étendue du principe de reconnaissance mutuelle.

⁽³⁾ JO L 375 du 31.12.1980, p. 1.

⁽⁴⁾ JO L 337 du 24.12.1994, p. 86.

⁽⁵⁾ JO L 235 du 17.9.1996, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 175 du 13.7.1996, p. 34.

⁽⁷⁾ JO L 150 du 7.6.1997, p. 41.

⁽⁸⁾ JO L 91 du 12.4.2000, p. 1.

⁽⁹⁾ JO L 237 du 21.9.2000, p. 45.

— Arrêt C-230/97 de la Cour: Awoyemi

Cet arrêt clarifie la situation pour les titulaires de permis délivrés dans des pays tiers, et interprète l'obligation d'échange fixée par la directive 80/1263/CEE. Par ailleurs, il mentionne la portée et les implications juridiques du principe de reconnaissance mutuelle.

B. APERÇU COMPARATIF DES ASPECTS QUI N'ONT PAS ÉTÉ HARMONISÉS

Ce chapitre est destiné à donner un aperçu comparatif de tous les aspects des permis de conduire qui n'ont pas encore été harmonisés au niveau communautaire. Dans la plupart des cas, il s'agit de dérogations explicitement prévues par des dispositions spécifiques de la seconde directive. Les articles cités dans les titres renvoient à ces dérogations.

Pour la majorité des rubriques de ce chapitre, la seconde directive a déjà permis d'atteindre un certain degré d'harmonisation. Néanmoins, elle laisse aux États membres une marge de manœuvre concernant les points décrits, par exemple en prescrivant uniquement des normes minimales ou en offrant un choix entre deux options, comme dans le cas du modèle communautaire de permis de conduire. Il subsiste donc des différences pratiques et juridiques considérables, dans ces domaines, entre les systèmes nationaux de délivrance des permis.

NB: La comparaison n'est pas exhaustive car tous les États membres n'ont pas offert le même degré de collaboration. Dans certains cas, les informations utiles ne sont pas complètes ou pas disponibles.

B.1. Durée de validité du permis et périodicité des examens médicaux

Dérogation générale à l'article 1, paragraphe 3

La durée de validité diffère selon les pays, du fait que l'article 1 paragraphe 3 de la seconde directive autorise les États membres à appliquer leurs dispositions nationales sur ce point et permet donc des dérogations à l'harmonisation au niveau communautaire. Certains États membres n'imposent aucune limitation de la durée de validité pour certaines catégories spécifiques de permis: elle est toujours illimitée pour les permis voitures et motocycles en

- Belgique,
- Allemagne,
- France,
- Autriche.

Les intervalles entre les examens médicaux diffèrent également, conséquence de l'annexe III de la seconde directive. Le point 3 de cette annexe stipule que les candidats à un permis du groupe 1 doivent se soumettre à un examen médical dans le cas uniquement où des doutes sérieux concernant leur aptitude

à conduire se posent au cours de la procédure de demande de permis. Une fois que ce permis du groupe 1 a été délivré, aucun examen médical obligatoire n'est prévu pour son titulaire. En ce qui concerne les permis du groupe 2, l'annexe III, point 4, stipule que le candidat doit subir un examen médical avant la délivrance initiale du permis.

Par la suite, la directive prévoit des examens périodiques obligatoires mais ne spécifie pas d'intervalle déterminé.

Les deux problèmes décrits plus haut sont étroitement liés: dans la plupart des régimes juridiques, la durée de validité d'une catégorie de permis donnée coïncide avec les intervalles fixés pour les examens médicaux obligatoires. En d'autres termes, le titulaire d'un permis doit subir un examen médical au moment où il renouvelle son permis périmé.

Aperçu comparatif des dispositions nationales relatives à la validité des permis

La référence juridique précise à la législation nationale est indiquée entre parenthèses pour chaque État membre. Sauf mention contraire, l'indication d'une durée de validité spécifique implique le passage d'un examen médical obligatoire lors du renouvellement du permis.

Belgique (article 21, article 24, arrêté royal relatif au permis de conduire, 23. mars 1998)

- Groupe 1: validité illimitée
- Groupe 2: valable 5 ans jusqu'à l'âge de 50 ans;
- lorsque le conducteur est âgé de 48 à 50 ans: valable jusqu'au cinquante-troisième anniversaire du titulaire;
- valable 3 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 50 ans.

Danemark (articles 45 et 46, Bekendtgørelse om kørekort, 11. mars 1997)

- Groupe 1: valable jusqu'au soixante-dixième anniversaire du titulaire;
- valable 4 ans lorsque le titulaire est âgé de 71 ans, valable 3 ans lorsqu'il est âgé de 72 ans et valable 2 ans lorsqu'il est âgé de 73 à 79 ans;
- valable 1 an lorsque le titulaire est âgé de plus de 80 ans.
- Groupe 2: valable jusqu'au cinquantième anniversaire du titulaire;
- valable 5 ans lorsque le titulaire est âgé de 50 à 70 ans;
- valable 4 ans lorsque le titulaire est âgé de 71 ans, valable 3 ans lorsqu'il est âgé de 72 ans et valable 2 ans lorsqu'il est âgé de 73 à 79 ans;
- valable 1 an lorsque le titulaire est âgé de plus de 80 ans.

Allemagne (paragraphe 23 *Fahrerlaubnisverordnung*, 26 août 1998)

- Groupe 1: validité illimitée;
 C1, C1E: valable jusqu'au cinquantième anniversaire du titulaire, puis valable 5 ans;
 C, CE: valable 5 ans;
 D1, D, D1E, DE: valable 5 ans;
 valable jusqu'au cinquantième anniversaire du titulaire lorsqu'il est âgé de 46 à 49 ans;
 valable 5 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 50 ans.

Grèce (article 4, décret présidentiel 19/95, 31 janvier 1995)

- Groupe 1: valable jusqu'au soixante-cinquième anniversaire du titulaire, puis valable 3 ans.
 Groupe 2, B+E et B professionnel: valable 5 ans jusqu'au soixante-cinquième anniversaire du titulaire; puis valable 3 ans.

Espagne (articles 16 et 17, RD 772/97 — *Reglamento General de Conductores*, 30 mai 1997)

- Groupe 1: valable 10 ans jusqu'au quarante-cinquième anniversaire du titulaire;
 valable 5 ans lorsque le titulaire est âgé de 45 à 70 ans;
 valable 2 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 70 ans.
 Groupe 2: valable 5 ans jusqu'au quarante-cinquième anniversaire du titulaire;
 valable 3 ans lorsque le titulaire est âgé de 45 à 60 ans;
 valable 2 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 60 ans.

France

- Groupe 1: validité illimitée
 Groupe 2: valable 5 ans jusqu'au soixantième anniversaire du titulaire;
 valable 2 ans lorsque le titulaire est âgé de 60 à 76 ans;
 valable 1 an lorsque le titulaire est âgé de plus de 76 ans.

Irlande

- Groupe 1: valable 3 à 10 ans (au choix) jusqu'au soixantième anniversaire du titulaire;
 valable 3 ans lorsque le titulaire est âgé de 60 à 69 ans;
 valable de 1 à 3 ans (déterminé par contrôle médical) lorsque le titulaire est âgé de plus de 70 ans.
 Groupe 2: valable 3 à 10 ans (déterminé par contrôle médical) jusqu'au soixantième anniversaire du titulaire;

valable 3 ans lorsque le titulaire est âgé de 60 à 69 ans;

valable de 1 à 3 ans (déterminé par contrôle médical) lorsque le titulaire est âgé de plus de 70 ans.

Italie (article 126, *codice della strada*)

- Groupe 1: valable 10 ans jusqu'au cinquantième anniversaire du titulaire;
 valable 5 ans lorsque le titulaire est âgé de 51 à 70 ans;
 valable 3 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 70 ans.
 C, CE: valable 5 ans jusqu'au soixante-cinquième anniversaire du titulaire;
 valable 2 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 65 ans.
 D, DE: valable 5 ans jusqu'au soixante-cinquième anniversaire du titulaire;
 valable 1 an lorsque le titulaire est âgé de 60 à 65 ans;
pas de renouvellement au-delà de 65 ans.

Luxembourg (Règlement grand ducal, 11 août 1996)

- Groupe 1: valable jusqu'au cinquantième anniversaire du titulaire;
 valable 10 ans lorsque le titulaire est âgé de 51 à 70 ans;
 valable 3 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 70 ans;
 valable 1 an lorsque le titulaire est âgé de plus de 80 ans.
 Groupe 2: valable 10 ans jusqu'au cinquantième anniversaire du titulaire;
 valable 5 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 50 ans;
 valable 3 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 70 ans;
 pas de renouvellement au-delà de 75 ans.

Pays-Bas (article 122, *WWV* 1994)

Validité:

- Groupe 1: valable 10 ans jusqu'au soixantième anniversaire du titulaire;
 valable jusqu'au soixante-dixième anniversaire du titulaire lorsqu'il est âgé de 60 à 65 ans;
 valable 5 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 64 ans.
 Groupe 2: valable 10 ans jusqu'au soixantième anniversaire du titulaire;
 valable jusqu'au soixante-dixième anniversaire du titulaire lorsqu'il est âgé de 60 à 65 ans;
 valable 5 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 64 ans.

Examen médical périodique:

- Groupe 1: à l'âge de 70 ans; puis tous les 5 ans
- Groupe 2: à l'âge de 70 ans; puis tous les 5 ans (en révision)

Autriche (articles 20 et 21, Führerscheingesetz 30 octobre 1997)

- Groupe 1: validité illimitée
- Groupe 2: valable 5 ans jusqu'au soixantième anniversaire du titulaire;
- valable 2 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 60 ans.

Portugal (article 7, Decreto Regulamentar 65/94, 18 novembre 1994)

- Groupe 1: valable jusqu'au soixant-cinquième anniversaire du titulaire;
- valable 5 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 65 ans;
- valable 2 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 70 ans.
- C, CE: valable jusqu'au quarantième anniversaire du titulaire;
- valable 5 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 40 ans;
- valable 3 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 65 ans;
- valable 2 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 68 ans.
- D, DE: valable jusqu'au quarantième anniversaire du titulaire;
- valable 5 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 40 ans;
- pas de renouvellement lorsque le titulaire est âgé de plus de 65 ans.

Finlande (article 33, Decree 5 janvier 1996)Validité:

- B: valable pour une période probatoire de 2 ans; à l'expiration de cette période: valable jusqu'au soixante-dixième anniversaire du titulaire;
- valable 5 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 70 ans.
- A1, A, C1, C: valable jusqu'au soixante-dixième anniversaire du titulaire;
- valable 5 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 70 ans.
- C1E, CE, D1, D1E, DDE: valable jusqu'au soixante-dixième anniversaire du titulaire;
- pas de renouvellement au-delà de 70 ans.

Examen médical périodique:

- Groupe 1: à l'âge de 45, 60, 70 et puis tous les 5 ans
- Groupe 2: à l'âge de 45 ans, puis tous les 5 ans

Suède:Validité:

- Groupe 1: 10 ans
- Groupe 2: 10 ans

Examen médical périodique:

- Groupe 1: à l'âge de 70 ans
- Groupe 2: à l'âge de 45 ans; puis tous les 5 ans

Royaume-Uni:Validité:

- Groupe 1: permis papier: valable jusqu'au soixante-dixième anniversaire du titulaire; permis format carte de crédit: 10 ans (renouvellement administratif uniquement);
- valable 3 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 70 ans.
- Groupe 2: valable jusqu'au quarante-cinquième anniversaire du titulaire;
- valable 5 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 45 ans;
- valable 1 an lorsque le titulaire est âgé de plus de 65 ans.

Examen médical périodique:

- Groupe 1: à l'âge de 70 ans, puis tous les 3 ans
- Groupe 2: à l'âge de 45, puis tous les 5 ans jusqu'à l'âge de 65, puis tous les ans

Norvège:

- Groupe 1: valable jusqu'au centième anniversaire du titulaire
- Groupe 2: valable 10 ans jusqu'au soixantième anniversaire du titulaire
- valable 5 ans lorsque le titulaire est âgé de plus de 60 ans;
- valable 1 an lorsque le titulaire est âgé de plus de 70 ans.

Examens médicaux des conducteurs du groupe 1 lors de la délivrance initiale du permis — annexe III

Seule une minorité d'États membres impose aujourd'hui un examen médical lors de la délivrance initiale d'un permis du groupe 1. Dans la pratique, l'unique exigence consiste à présenter un certificat médical, jugé confirmer de manière satisfaisante l'aptitude du candidat à conduire.

B.2. Équivalences des catégories de véhicules — article 10

L'article 10 de la seconde directive stipule qu'après accord avec la Commission, les États membres peuvent établir les équivalences entre les catégories des permis délivrés avant la mise en œuvre de la seconde directive et les catégories définies à l'article 3 de ladite directive. La législation communautaire n'harmonise donc pas les catégories de véhicules correspondant aux permis délivrés avant l'entrée en vigueur de la seconde directive.

Dans la pratique, les systèmes nationaux d'établissement des catégories présentaient de très grandes divergences avant l'entrée en vigueur de la législation communautaire en la matière. Les anciennes différences dans le classement des véhicules auront des incidences pour de nombreux citoyens de la Communauté. Ces incidences seront particulièrement importantes en ce qui concerne les permis délivrés dans les États membres qui n'imposaient aucune limitation de la durée de validité, de sorte que l'on continuera à voir circuler des permis mentionnant des catégories non harmonisées.

En application de l'article 10 de la seconde directive, des tableaux d'équivalence viennent d'être établis et présentés dans une décision de la Commission sur les équivalences ⁽¹⁰⁾. Ces tableaux font apparaître qu'aujourd'hui, plus de 80 modèles différents de permis de conduire sont valables et en circulation dans l'ensemble de l'Espace économique européen, dont la plupart ont été délivrés avant la transposition de la seconde directive.

Deux démarches sont possibles pour résoudre la situation actuelle:

- l'annulation générale de tous les permis qui ont été délivrés avant l'entrée en vigueur de la seconde directive et qui sont toujours en circulation. En échange, des permis conformes aux exigences de la seconde directive seraient délivrés,
- l'instauration d'une durée harmonisée pour toutes les catégories de permis. Cette approche permettrait d'éliminer progressivement tous les anciens modèles de permis dans un temps déterminé.

⁽¹⁰⁾ Décision 2000/275/CE de la Commission, du 21 mars 2000, concernant les équivalences entre certaines catégories de permis de conduire, JO L 91 du 12.4.2000, p. 1.

B.3. Aspects relatifs aux sous-catégories de véhicules spécifiques

— Introduction de sous-catégories — article 3, paragraphe 2

L'article 3, paragraphe 2, de la seconde directive stipule que, pour la conduite de véhicules spécifiques relevant des catégories de véhicules A, B, B+E, C, C+E, D et D+E, un État membre peut instaurer une partie ou la totalité des sous-catégories suivantes ⁽¹¹⁾.

- A1: motocycles légers d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ ou d'une vitesse maximale supérieure à 45 km/h, et d'une cylindrée inférieure à 125 cm³ et d'une puissance maximale de 11 kW;
- B1: tricycles et quadricycles à moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ ou d'une vitesse maximale supérieure à 45 km/h, et dont la masse (à vide) ne dépasse pas 550 kg;
- C1: camions dont la masse maximale autorisée excède 3,5 tonnes, sans dépasser 7,5 tonnes;
- C1+E: ensembles de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la sous-catégorie C1, sous réserve que la masse de l'ensemble ainsi formé n'excède pas 12 tonnes; la masse maximale autorisée de la remorque ne doit pas excéder la masse à vide du véhicule tracteur;
- D1: autobus ayant plus de 8 places assises outre le siège du conducteur, sans excéder 16 places assises;
- D1+E: ensembles composés d'autobus rentrant dans la sous-catégorie D1, avec une remorque d'une masse supérieure à 750 kg; la masse maximale autorisée de l'ensemble ne doit pas excéder 12 tonnes et la masse maximale autorisée de la remorque ne doit pas excéder la masse à vide du véhicule tracteur; la remorque ne doit pas être utilisée pour le transport de personnes.

Les sous-catégories suivantes ont été introduites dans les États membres:

Belgique: C1, D1, C1+E, D1+E

Danemark: *pas de sous-catégories*

Allemagne: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Grèce: A1

Espagne: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

France: A1, B1

Irlande: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Italie: A1

⁽¹¹⁾ La formulation précise des définitions est une combinaison des paragraphes 2 et 3 de l'article 3 de la seconde directive.

Luxembourg: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Pays-Bas: pas de sous-catégories

Autriche: C1, C1+E

Portugal: A1

Finlande: A1, C1, D1, C1+E, D1+E

Suède: A1

Royaume-Uni: A1, B1, C1, D1, C1+E, D1+E

— *Critères supplémentaires pour la catégorie A1 — article 3, paragraphe 5*

L'article 3, paragraphe 5, dispose que les États membres peuvent imposer des normes restrictives complémentaires pour la sous-catégorie A1. Les deux États membres suivants ont introduit des restrictions complémentaires:

Allemagne: les conducteurs âgés de moins de 18 ans ne sont pas autorisés à conduire des motocycles d'une vitesse maximale supérieure à 80 km/h (article 5, paragraphe 28, du Fahrerlaubnisverordnung 18 août 1998);

Espagne: les motocycles conduits en tant que catégorie A1 ne peuvent avoir un rapport puissance/masse supérieur à 0,11 kW/kg (article 5, paragraphe 1, du Real Decreto 772/97).

Aucun autre État membre n'impose de critères complémentaires pour la sous-catégorie A1.

— *Conduite d'un véhicule de la catégorie B1 sous couvert d'un permis A ou A1 — article 5, paragraphe 3, point a)*

Pour la conduite sur leur territoire exclusivement, les États membres peuvent accorder le droit de conduire des véhicules de la catégorie B1 sous couvert d'un permis de la catégorie A1 ou A.

La liste suivante passe en revue les conditions imposées pour la conduite d'un véhicule de la catégorie B1, dans les États membres qui ont instauré cette catégorie:

Belgique: B1 sous couvert exclusivement d'un permis B

Danemark: les tricycles peuvent être conduits sous couvert d'un permis A ou B, les quadricycles peuvent uniquement être conduits sous couvert d'un permis B

Allemagne: B1 sous couvert uniquement d'un permis B (article 6 du Fahrerlaubnisverordnung du 18 août 1998)

Grèce: B1 sous couvert uniquement d'un permis B (article 4, paragraphe 7, du décret présidentiel 19/95)

Espagne: B1 sous couvert d'un permis A (article 5 du Real Decreto 772/1997)

France: B1 sous couvert d'un permis A ou A1

Irlande: B1 sous couvert d'un permis B

Italie: B1 sous couvert d'un permis A ou A1

Luxembourg: B1 sous couvert exclusivement d'un permis B

Pays-Bas: B1 sous couvert exclusivement d'un permis B

Autriche: les véhicules de la catégorie B1 d'une masse maximale autorisée ne dépassant pas 400 kg peuvent être conduits sous couvert d'un permis A ou B; les véhicules de la catégorie B1 d'une masse maximale autorisée supérieure à 400 kg peuvent exclusivement être conduits sous couvert d'un permis B (article 2, paragraphe 1, du Führerscheingesetz du 30.10.1997)

Portugal: B1 sous couvert d'un permis A ou A1

Finlande: B1 sous couvert d'un permis A

Royaume-Uni: B1 sous couvert d'un permis A (article 6, paragraphe 8, du Regulation n° 2824/1996)

Norvège: B1 exclusivement sous couvert d'un permis B

— *Conduite d'un véhicule de la catégorie A1 sous couvert d'un permis de la catégorie B — article 5, paragraphe 3, point b)*

Pour la conduite sur leur territoire uniquement, les États membres peuvent accorder le droit de conduire des motocycles légers (qui appartiendraient à la sous-catégorie A1) sous couvert d'un permis de la catégorie B. La récapitulation ci-après indique uniquement les États membres qui ont introduit ce droit et décrit les exigences complémentaires:

Belgique: deux années d'expérience pratique sous couvert d'un permis B

Espagne: deux années d'expérience sous couvert d'un permis B ainsi qu'une épreuve théorique

France: deux années d'expérience sous couvert d'un permis B. Une formation facultative de six heures est envisagée, elle pourrait devenir obligatoire à l'avenir

Italie: le droit a été introduit tel quel, sans exigences complémentaires

Autriche: cinq années d'expérience sous couvert d'un permis B et six heures de formation pratique obligatoire

— *Conduite d'un véhicule de la catégorie C1 ou D1 sous couvert d'un permis de catégorie B — article 5, paragraphe 4*

En application de l'article 5, paragraphe 4, point a), les États membres peuvent, après consultation de la Commission, autoriser sur leur territoire la conduite de véhicules de la catégorie D1 par les conducteurs âgés d'au moins 21 ans et détenteurs, depuis deux ans au moins, d'un permis de conduire de catégorie B. Il faut que ces véhicules soient utilisés à des fins sociales, par des organisations non commerciales uniquement, et soient conduits par des conducteurs bénévoles.

Seul le Royaume-Uni a instauré ce droit.

L'article 5, paragraphe 4, point c), prévoit le droit de conduire des véhicules de la catégorie C sous couvert d'un permis B dans des circonstances différentes de celles décrites à l'article 5, paragraphe 4, point a).

Aucun État membre n'a instauré ce droit.

— *Accès direct aux motocycles lourds — article 6, paragraphe 1, point b)*

Cet article stipule que les États membres peuvent dispenser le candidat à un permis de catégorie A, s'il est âgé d'au moins 21 ans, de l'obligation d'acquérir une expérience pratique de deux ans sur des motocycles de caractéristiques inférieures sous couvert du permis A («accès direct») ⁽¹²⁾.

Les États membres suivants ne proposent pas l'accès direct aux motocycles lourds à l'âge de 21 ans:

Allemagne: pas de possibilité d'accès direct avant l'âge de 25 ans

Irlande: jamais de possibilité d'accès direct, expérience pratique de deux ans toujours obligatoire

Espagne: jamais de possibilité d'accès direct, expérience pratique de deux ans toujours obligatoire

Tous les autres États membres permettent l'accès direct aux motocycles lourds pour les candidats âgés de 21 ans.

⁽¹²⁾ L'article 6, paragraphe 1, point b), conjugué à l'annexe II, point 8.1.2 de la seconde directive, prévoit la distinction suivante entre l'accès direct et l'accès progressif aux motocycles lourds: accès progressif: l'accès à la conduite de motocycles d'une puissance supérieure à 25 kW ou d'un rapport puissance/poids supérieur à 0,16 kW/kg est subordonné à l'acquisition d'une expérience de deux ans minimum sur un motocycle de caractéristiques inférieures, sous couvert du permis A, accès direct: l'expérience préalable peut ne pas être exigée si le candidat est âgé d'au moins 21 ans, sous réserve qu'il réussisse une épreuve spécifique de contrôle des aptitudes et des comportements.

B.4. Aspects relatifs aux âges minimaux

— *Âge minimal pour la conduite de véhicules de la catégorie B — article 6, paragraphe 2*

En vertu de cet article 6, paragraphe 2, les États membres peuvent déroger aux conditions d'âge minimal fixées pour les catégories A, B, B+E (18 ans) et délivrer ces permis de conduire à partir de 17 ans.

Dans les États membres suivants, l'âge minimal est inférieur à 18 ans:

Allemagne: 17 ans dans le cadre de la formation professionnelle pour C et D

Irlande: 17 ans, pas de conditions complémentaires

Autriche: 17 ans dans le cadre de la conduite accompagnée (*Vorgezogene Lenkberechtigung*)

Royaume-Uni: 17 ans, pas de conditions complémentaires

Dans tous les autres États membres, l'âge minimal est 18 ans.

— *Reconnaissance des permis B délivrés à des titulaires âgés de moins de 17 ans — article 6, paragraphe 3*

Les États membres peuvent refuser de reconnaître la validité, sur leur territoire, des permis délivrés en vertu de l'article 6, paragraphe 2.

L'Allemagne, l'Autriche, l'Irlande et le Royaume-Uni reconnaissent les permis délivrés en vertu de l'article 6, paragraphes 2 et 3.

Le Danemark et le Luxembourg reconnaissent ces permis pour les touristes, mais pas pour les conducteurs qui établissent leur résidence sur leur territoire.

Tous les autres États membres ne reconnaissent pas les permis B des titulaires âgés de moins de 18 ans, et ne les autorisent donc pas à conduire sur leur territoire tant qu'ils n'ont pas atteint l'âge de 18 ans.

B.5. Permis délivrés dans des pays tiers — article 8, paragraphe 6

Les États membres ne sont pas tenus de reconnaître les permis qui ont été délivrés dans des pays en dehors de l'Union européenne. Selon l'article 8, paragraphe 6, le droit de refuser la reconnaissance d'un permis s'applique également dans le cas où le permis délivré initialement a déjà été échangé entre-temps contre un permis de modèle communautaire d'un autre État membre (toutefois, uniquement dans le cas de l'établissement de la résidence normale dans un autre État membre).

B.6 Modèle de permis de conduire — annexe I et annexe I bis

La directive 96/47/CE, qui modifie la seconde directive, introduit un modèle de carte plastique pour le permis de conduire, qui peut remplacer le modèle papier fixé à l'annexe I de la directive. Ce modèle de carte plastique a été inséré dans la seconde directive sous la forme de l'annexe I bis. Les États membres sont libres d'opter pour l'un ou l'autre modèle.

La forme même des permis de conduire n'a pas encore été entièrement harmonisée, en raison notamment de cette faculté de choisir entre le modèle plastique ou le modèle papier. La législation communautaire ne prévoit actuellement ni l'échange obligatoire des modèles de permis délivrés avant l'entrée en vigueur de la première ou de la seconde directive, ni une limitation harmonisée de la durée de validité des permis. De ce fait, on rencontre plus de 80 modèles différents de permis de conduire qui sont en cours de validité et en circulation dans l'ensemble des États membres de l'Espace économique européen.

Ce nombre diminuera progressivement au fil du temps, à mesure que les permis assortis d'une date d'expiration conformément à leur législation nationale seront échangés pour l'un ou l'autre des deux modèles communautaires harmonisés qui sont utilisés aujourd'hui dans tous les États membres. Dans les États membres qui ne limitent pas la durée de validité pour des catégories de véhicules spécifiques, cette évolution prendra des dizaines d'années à moins que des mesures législatives d'accompagnement ne soient adoptées.

Le contenu (c'est-à-dire les droits) des permis délivrés avant la mise en œuvre de la législation communautaire sont examinés dans la section consacrée aux équivalences entre les catégories de véhicules.

Modèle papier (annexe I)	Modèle de carte plastique (annexe I bis)
Belgique	Danemark
Grèce	Allemagne
Espagne (carte plastique en préparation)	Italie
France	Portugal
Irlande	Finlande
Luxembourg	Suède
Les Pays-Bas	Royaume-Uni
Autriche	Norvège
Liechtenstein (carte plastique en préparation)	Islande

B.7. Permis et certificats provisoires

Au Royaume-Uni et en Irlande, il est possible de délivrer des documents appelés «permis provisoires» qui autorisent, dans certaines circonstances, la conduite sur le territoire national. Conformément au droit national, ces permis font partie de la formation pratique du conducteur. Ils sont toutefois délivrés sans obligation de présenter un examen de conduite.

L'article 1, paragraphe 2, de la directive 91/439/CEE dispose que les permis de conduire délivrés par les États membres doivent être mutuellement reconnus. Les permis provisoires visés plus haut ne constituent toutefois pas de véritables permis de conduire au sens de la directive. L'article 7 de la directive prévoit que la délivrance des permis est subordonnée à la réussite d'une épreuve de contrôle des aptitudes et des comportements. Les permis provisoires représentent donc un document national délivré dans le cadre de la formation du conducteur et ne donnent pas le droit de conduire en dehors du territoire de l'État membre qui l'a délivré.

Par ailleurs, une série de certificats différents sont délivrés dans l'ensemble des États membres, tels que des certificats attestant la réussite d'une épreuve de contrôle, des certificats provisoires délivrés en cas de perte ou de vol du permis, des certificats médicaux, etc. Ces certificats ne sont pas des permis de conduire et ne doivent donc pas être reconnus par les autres États membres. En cas d'expiration, de perte ou de vol d'un permis, le titulaire doit obtenir un nouveau document de permis pour pouvoir bénéficier du principe de reconnaissance mutuelle.

B.8. Inscription de mentions spéciales sur le document du permis

Les dispositions nationales du Royaume-Uni prévoient qu'un permis de conduire doit se composer du document de permis et d'une contre-partie sur laquelle sont notées les infractions sous forme de points de pénalisation. Étant donné qu'à l'heure actuelle les systèmes nationaux de permis à points ne sont pas harmonisés et que les condamnations pour infractions ne peuvent être exercées qu'en vertu d'accords bilatéraux⁽¹³⁾, ces mentions spéciales n'ont aucune portée dans les autres États membres.

En ce qui concerne les inscriptions sur les permis délivrés dans d'autres États membres, le point 4 de l'annexe I (pour les permis de modèle papier) et le paragraphe 3, point a), de l'annexe I bis (pour les permis de modèle carte plastique) s'appliquent: un État membre d'accueil peut mentionner ces informations si elles sont indispensables à la gestion du permis, sous réserve qu'il inscrive également ce type de mentions sur les permis qu'il délivre, et qu'il dispose à cet effet de l'emplacement nécessaire.

⁽¹³⁾ A Convention drawn up on the basis of Article K.3 TEU (Article 31 EU) foresees multilateral recognition of driving disqualifications (Convention on driving disqualifications (OJ C 216, 10.7.1998, p. 2) and could thus improve this situation. To date, however, only one Member State has ratified this Convention.

C. RÉCAPITULATION DES CATÉGORIES EXISTANTES DE PERMIS DE CONDUIRE

Groupe 1

Catégorie A	Catégorie B	Catégorie B+E
<u>Motocycles</u>: cylindrée supérieure à 125 cm³ et puissance supérieure à 11 kW <u>Motocycles lourds</u>: puissance supérieure à 25 kW ou rapport puissance/poids supérieur à 0,16 kW/kg (accès: soit être âgé de 21 ans, soit posséder 2 ans d'expérience sur un véhicule de catégorie A «léger»)	<u>Automobiles</u> d'une mma (masse maximale autorisée) n'excédant pas 3 500 kg et ayant moins de 9 sièges; il peut y être attelé une <u>remorque</u> ne dépassant pas 750 kg <u>Ensembles</u>: d'une mma n'excédant pas 3 500 kg; la mma de la remorque ne doit pas excéder la masse à vide du véhicule tracteur	<u>Ensembles</u> de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur de la catégorie B et d'une remorque, dont l'ensemble n'entre pas dans la catégorie B
Sous-catégorie A1	Sous-catégorie B1	
<u>Motocycles légers</u>: cylindrée n'excédant pas 125 cm³ et puissance n'excédant pas 11 kW Les <u>cyclomoteurs</u> d'une vitesse maximale inférieure à 45 km/h ou d'une cylindrée inférieure à 50 cm³ ne sont pas couverts par la directive	<u>Tricycles et quadricycles</u> d'une vitesse nominale maximale supérieure à 45 km/h ou d'une cylindrée supérieure à 50 cm³; la masse à vide ne doit pas excéder 550 kg	

Groupe 2

Catégorie C	Catégorie C+E	Catégorie D	Catégorie D+E
<u>Automobiles</u> autres que celles de la catégorie D, dont la mma excède 3 500 kg; il peut y être attelé une <u>remorque</u> n'excédant pas 750 kg	<u>Ensembles</u> de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie C et d'une remorque dont la mma excède 750 kg	<u>Automobiles</u> affectées au transport de personnes et ayant plus de neuf places assises; il peut y être attelé une <u>remorque</u> dont la mma n'excède pas 750 kg	<u>Ensembles</u> de véhicules couplés composés d'un véhicule tracteur rentrant dans la catégorie D et d'une remorque dont la mma excède 750 kg
Sous-catégorie C1	Sous-catégorie C1+E	Sous-catégorie D1	Sous-catégorie D1+E
<u>Automobiles</u> autres que celles de la catégorie D, dont la mma excède 3 500 kg sans dépasser 7 500 kg; il peut y être attelé une <u>remorque</u> dont la mma n'excède pas 750 kg	<u>Ensembles</u>: véhicule tracteur de la sous-catégorie C1 et remorque d'une mma supérieure à 750 kg; la mma de l'ensemble n'excède pas 12 000 kg et la mma de la remorque n'excède pas la masse à vide du véhicule tracteur	<u>Automobiles</u> affectées au transport de personnes et ayant plus de neuf places assises sans excéder 17 places assises; il peut y être attelé une <u>remorque</u> dont la mma n'excède pas 750 kg	<u>Ensembles</u>: véhicule tracteur de la sous-catégorie D1 et remorque d'une mma supérieure à 750 kg; la mma de l'ensemble n'excède pas 12 000 kg et la mma de la remorque n'excède pas la masse à vide du véhicule tracteur; la remorque n'est pas utilisée pour le transport de personnes

Partie II

ORIENTATIONS JURIDIQUES CONCERNANT L'INTERPRÉTATION DE LA DIRECTIVE 91/439/CEE

Cette seconde partie donne une interprétation juridique des dispositions spécifiques de la directive 91/439/CEE relative au permis de conduire, afin d'assurer la cohérence de l'application de cette directive dans la pratique, conformément aux principes du droit communautaire. L'expérience quotidienne montre qu'il est indispensable pour les autorités chargées d'appliquer les mesures, pour les administrations locales et pour les citoyens eux-mêmes, de disposer d'une brève description des situations qui se présentent le plus fréquemment dans la pratique, et de connaître l'interprétation juridiquement correcte du droit communautaire en vigueur qu'il faut adopter.

Les différents chapitres de l'interprétation sont structurés de manière identique: le problème est décrit du point de vue juridique, il est illustré d'un ou plusieurs exemples pratiques, puis suivi pour chaque section par une interprétation juridique.

A. OBLIGATION D'ÉCHANGER LE PERMIS

A.1. Situation juridique

L'article 8 de la première directive stipulait que si le titulaire d'un permis de conduire établissait sa résidence normale dans un autre État membre, son permis y restait valable pendant un an. Dans ce délai, l'État membre d'accueil exigeait **l'échange obligatoire** des permis délivrés dans un autre État membre.

L'article 8, paragraphe 1 était libellé comme suit:

«Les États membres prévoient que, si le titulaire d'un permis de conduire national ou d'un permis de modèle communautaire en cours de validité, délivré par un État membre, acquiert une résidence normale dans un autre État membre, son permis y reste valable au maximum pendant l'année qui suit l'acquisition de la résidence. Dans ce délai, sur demande du titulaire et contre remise de son permis, l'État dans lequel celui-ci a acquis sa résidence normale lui délivre un permis de conduire (modèle communautaire) de la ou des catégorie(s) correspondante(s) sans lui imposer les conditions prévues à l'article 6. [...]»

Cependant, l'article 13 de la seconde directive abroge la première directive à partir du 1er juillet 1996, et l'article 1er, paragraphe 2, de la seconde directive introduit le **principe de la reconnaissance mutuelle** des permis délivrés par les États membres, supprimant ainsi l'obligation visée plus haut d'échanger les permis.

Le neuvième considérant de la directive 91/439/CEE constate que l'obligation d'échange des permis de conduire constituait en soi un obstacle à la libre circulation des personnes et ne peut donc être admise dans la perspective de l'intégration européenne.

Depuis l'entrée en vigueur de la directive 91/439/CEE, l'échange du permis de conduire délivré dans les États membres a un caractère purement volontaire **en général**, puisque l'article 8, paragraphe 1 de ladite directive stipule que:

«Dans le cas où le titulaire d'un permis de conduire délivré par un État membre a établi sa résidence normale dans un autre État membre, il peut demander l'échange de son permis contre un permis équivalent;»

La seconde directive prévoit que l'échange du permis reste cependant admissible dans un nombre très limité de cas:

- i) aux termes de l'article 8, paragraphe 2, un État membre peut procéder à l'échange du permis aux fins de l'application des lois pénales et de police. Compte tenu du principe général précité figurant à l'article 8, paragraphe 1, cette pratique doit conserver un caractère restrictif et ne sera appliquée qu'aux infractions routières graves;
- ii) le renouvellement des permis qui expirent en dehors du territoire de l'État membre de délivrance exige un échange du document. Il s'agit cependant plus des conséquences d'un renouvellement que d'un échange en tant que tel.

A.2. Cas pratiques

Exemple 1

Le titulaire (homme ou femme) d'un permis établit sa résidence normale en France après le 1^{er} juillet 1996. Il omet d'échanger son permis. En 1997, les autorités françaises l'obligent à échanger son permis. Il invoque la reconnaissance du permis en vertu de l'article 1^{er}, paragraphe 2 de la directive 91/439/CEE sans aucune formalité⁽¹⁴⁾; il allègue en outre que l'article 1^{er}, paragraphe 2 est d'effet direct⁽¹⁵⁾.

Exemple 2:

Les faits sont identiques à l'exemple 1, si ce n'est que le titulaire du permis établit sa résidence normale dans un autre État membre entre le 1^{er} juillet 1995 et le 1^{er} juillet 1996.

Exemple 3:

Les faits sont identiques à l'exemple 1, si ce n'est que le titulaire du permis établit sa résidence normale dans l'autre État membre avant le 1^{er} juillet 1995.

⁽¹⁴⁾ La Cour de justice a souligné au point 26 de l'arrêt C-193/94 (Skanavi) que le permis de conduire devait être reconnu sans aucune formalité.

⁽¹⁵⁾ Le point 43 de l'arrêt C-230/97 de la Cour de justice (Awoyemi) indique explicitement que l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la seconde directive est d'effet direct.

A.3. Interprétation par la Cour de justice dans l'affaire C-193/94 (Skanavi)

Certaines des dispositions de la directive 80/1263/CEE ont été clarifiées par la Cour de justice dans l'arrêt C-193/94 du 29 février 1996 (Skanavi). Même si la première directive a été abrogée par la directive 91/439/CEE, il faut se référer à cet arrêt, puisque les effets des dispositions de la première directive sur les cas actuels peuvent être déterminés.

Dans cet arrêt, la Cour de justice dissocie le **droit de conduire un véhicule du document proprement dit du permis de conduire**. Le droit de conduire n'est pas affecté si le titulaire a omis d'échanger le document dans le délai d'un an prévu par la directive 80/1263/CEE. L'article 8, paragraphe 1, de la première directive, en vigueur jusqu'au 1^{er} juillet 1996, stipulait que *dans* le délai d'un an, l'État membre demandait au titulaire d'un permis délivré dans un autre État membre de l'échanger (voir libellé de l'article plus haut).

En outre, le tribunal a déclaré que la délivrance d'un permis lors d'un échange ne constituait pas un nouveau droit de conduire sur le territoire de l'État membre d'accueil, mais témoignait simplement de l'existence d'un tel droit. Ce droit a été conféré au titulaire par un autre État membre et est exprimé par le document délivré en échange. La Cour de justice a souligné que le permis initial restait valable dans l'État membre qui l'avait délivré et continuait d'être reconnu par les autres États membres, qu'il ait été échangé ou non (point 32).

En ce qui concerne le **caractère proportionné des amendes** pour avoir omis d'échanger le permis, la Cour de justice a indiqué que l'article 43 du traité CE s'oppose à ce que la conduite d'un véhicule par une personne n'ayant pas échangé son permis soit assimilée à la conduite sans permis (point 39 de l'arrêt). Cette évaluation juridique revêt une importance prédominante pour estimer si les amendes sont proportionnées.

A.4. Solution

Compte tenu des principes en vigueur de la législation communautaire, qui ont été précisés par la Cour de justice, les principes suivants seront appliqués aux exemples pratiques décrits plus haut:

A.4.1. *Le titulaire a changé sa résidence normale après le 1^{er} juillet 1996*

Le principe de la reconnaissance mutuelle prévu à l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 91/439/CEE est directement applicable dès l'entrée en vigueur de cette directive le 1^{er} juillet 1996 ⁽¹⁶⁾. Par conséquent, l'échange ne peut pas être exigé à partir de cette date et revêt un caractère purement volontaire, conformément à l'article 8, paragraphe 1, de la seconde directive. Dans l'exemple 1 par conséquent, les États membres ne peuvent donc pas imposer l'échange obligatoire.

A.4.2. *Le titulaire a changé sa résidence normale entre le 1^{er} juillet 1995 et le 1^{er} juillet 1996*

Comme décrit plus haut, l'article 8, paragraphe 1, de la première directive imposait l'échange obligatoire du permis dans un délai d'un an. La directive 91/439/CEE, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 1996, a introduit un système d'échange à caractère purement volontaire. La combinaison des deux dispositions divergentes dans les première et seconde directives a conduit à une abolition rétroactive de fait de l'échange obligatoire à partir du 1^{er} juillet 1995, un an avant l'entrée en vigueur de la seconde directive. Dans l'exemple 2, par conséquent, le titulaire du permis ne peut donc pas être obligé à échanger son permis.

A.4.3. *Le titulaire a changé sa résidence normale avant le 1^{er} juillet 1995*

Dans ce cas, le titulaire du permis conduisait avec un document qui avait perdu sa validité à l'expiration du délai d'un an, donc en infraction au droit administratif national. Néanmoins, le permis initial restait normalement valable dans l'État membre qui l'avait délivré et continuait à être reconnu par tous les autres États membres. De ce fait, et du fait que l'échange est devenu purement volontaire à dater de l'entrée en vigueur de la directive 91/439/CEE, l'échange obligatoire du permis après l'entrée en vigueur de la directive doit être considéré comme une formalité juridique qui constitue une infraction aux règles régissant la libre circulation des personnes ⁽¹⁷⁾.

Dans l'exemple 3 le titulaire d'un permis ne peut donc être obligé d'échanger son permis que dans des circonstances très exceptionnelles, notamment si une disposition nationale est appliquée avant le 1^{er} juillet 1996 à des faits qui se sont produits avant cette date. Toutefois, un ressortissant de la Communauté peut se pourvoir contre l'application de dispositions imposant l'échange obligatoire après le 1^{er} juillet 1996, puisque cette application est alors contraire au droit communautaire même si la seconde directive n'est pas transposée dans l'État membre qui les applique.

L'exemple 3 reste purement théorique jusqu'ici car, à la connaissance de la Commission, aucune juridiction nationale dans aucun État membre n'a été saisie d'une affaire semblable.

A.4.4. *L'imposition d'amendes pour avoir omis d'échanger un permis*

En ce qui concerne les infractions commises *avant le 1^{er} juillet 1995 (exemple 3)*, l'interprétation suivante découle des principes établis par la Cour de justice: le non-échange du permis dans le délai d'un an prévu par la première directive n'avait aucun effet sur le droit de conduire et correspondait plutôt au non-respect d'une obligation administrative. Le tribunal a donc qualifié de généralement *disproportionnée* l'application de *sanc-tions pénales* à la personne qui ne s'est pas conformée à l'obligation d'échange, le permis, même si les amendes imposées sont de nature purement pécuniaire (point 37 de l'affaire C-193/94: Skanavi).

⁽¹⁶⁾ Affaire C-230/97, point 43.

⁽¹⁷⁾ Application analogue des règles établies par la Cour de justice dans l'affaire C-265/88: Messner (voir notamment point 8).

Néanmoins, les États membres peuvent imposer des *sanctions administratives*. Ces dernières doivent cependant être appropriées et non disproportionnées à la nature de l'infraction. En particulier, elles ne doivent pas être sévères au point de devenir un obstacle à la libre circulation des personnes. Ces restrictions à l'application de sanctions ont été constamment confirmées dans la jurisprudence de la Cour de justice ⁽¹⁸⁾. De plus, ces amendes peuvent uniquement être appliquées à la condition que le droit national ne prévoie pas l'application rétroactive de dispositions de droit pénal plus favorables, qui auraient pu entrer en vigueur alors que l'affaire était pendante devant un tribunal. En outre, le droit communautaire n'empêche pas une juridiction nationale d'appliquer l'article 1^{er}, paragraphe 2, et l'article 8, paragraphe 1 de la seconde directive, même lorsque l'infraction s'est produite avant le 1^{er} juillet 1995 (affaire 230/97, point 2 du dispositif de l'arrêt).

Dans le cas où un citoyen de la Communauté a changé sa résidence normale après le 1^{er} juillet 1995 (exemples 1 et 2) et n'a pas procédé à l'échange de son permis, le titulaire du permis n'a commis aucune infraction étant donné que l'échange était devenu volontaire. Dans ces cas, l'application de toute sanction est exclue, qu'elle soit pénale ou administrative.

B. RECONNAISSANCE MUTUELLE DES PERMIS

B.1. Reconnaissance des permis dont l'échange a entraîné une réduction des droits

B.1.1. *Situation juridique*

Selon la première directive, le permis initial reste valable dans l'État membre qui l'a délivré. Un permis de conduire délivré par échange fournit uniquement l'attestation du droit de conduire, mais ne détermine pas le droit proprement dit, étant donné que la portée du droit de conduire est définie par l'État membre qui délivre le permis ⁽¹⁹⁾. Au niveau du droit communautaire secondaire, après l'entrée en vigueur de la directive 91/439/CEE, aucune distinction n'est établie entre le document proprement dit et le droit de conduire. Puisque la directive, entre autres aspects, harmonise les catégories de permis, les âges minimaux et les conditions de délivrance des permis, et que les permis reflètent donc clairement les droits conférés au conducteur, tous les droits inscrits sur un permis doivent être reconnus en vertu du principe de reconnaissance mutuelle.

Le document proprement dit ne permet pas de déterminer l'étendue des droits liés aux permis qui ont été obtenus avant le 1^{er} juillet 1996. Pour ces permis, l'article 10 de la seconde directive s'applique: des tableaux des équivalences établis au titre de l'article 10 de la seconde directive déterminent le droit réel aux termes de l'article 3 de la seconde directive. En outre, l'article 8 de la directive 80/1263/CEE stipulait que l'État membre d'accueil devait délivrer un permis pour la ou les catégories *correspondantes* au titulaire du permis concerné. La restriction des droits qui ont été obtenus dans d'autres États

membres (pratique courante avant l'entrée en vigueur de la directive 91/439/CEE) ne peut donc se justifier que si elle est qualifiée de restriction du document, et non de restriction du droit initial de conduire.

Du fait que le titulaire était obligé d'obtenir un document différent en échange, il n'était pas en mesure d'apporter la preuve de son droit initial à l'aide du document (restreint). Par conséquent, il n'était pas autorisé à conduire des véhicules de catégories autres que celles pour lesquelles un droit avait été inscrit sur le permis.

Puisqu'une restriction, imposée par l'État membre d'accueil au titre de la directive 80/1263/CEE, s'appliquait uniquement sur le territoire national, les autres États membres n'étaient pas tenus de reconnaître la restriction chaque fois que le titulaire du permis transférait sa résidence normale dans un autre État membre. Par conséquent, les droits du titulaire d'un permis, restreints dans l'État membre d'accueil, auraient pu être soit restreints soit étendus en cas de changement ultérieur de résidence vers un État membre tiers.

Conformément à l'article 8, paragraphe 1, dernière phrase, de la directive 80/1263/CEE, l'État membre d'accueil était autorisé à refuser l'échange du permis dans l'unique cas où sa réglementation nationale s'opposait à la délivrance du permis.

B.1.2. *Cas pratiques*

Exemple 4:

Un titulaire (homme ou femme) de permis allemand établit sa résidence normale en France avant le 1^{er} juillet 1995. D'après le système d'échange en pratique à l'époque, il reçoit un permis français de catégorie B, l'autorisant à conduire des véhicules allant jusqu'à 3,5 tonnes, en échange de son permis allemand «Klasse 3» l'autorisant à conduire des véhicules allant jusqu'à 7,5 tonnes (voir 18,25 tonnes) sur le territoire allemand. Étant toujours résident en France, il revendique l'intégralité du droit découlant de son droit initial allemand de conduire après le 1^{er} juillet 1996, en faisant état du principe de reconnaissance mutuelle.

Exemple 5:

Comme dans l'exemple 4, le droit initial a été restreint. Après le 1^{er} juillet 1996, le titulaire du permis déménage dans un troisième État membre et revendique la pleine reconnaissance de son droit initial de conduire dans ce troisième État.

Exemple 6:

Comme dans l'exemple 4, le droit initial a été restreint. Après le 1^{er} juillet 1996, le titulaire du permis revient dans l'État qui a délivré ce permis et y revendique l'intégralité des droits initiaux, en vertu du droit de conduire initial qui lui avait été accordé lors de la délivrance du permis d'origine dans l'État de délivrance.

⁽¹⁸⁾ Affaires C-265/88 Messner (point 14) et C-24/97 Commission contre Allemagne, (point 14)

⁽¹⁹⁾ Points 31, 32 et 34 de l'arrêt C-193/94: (Skanavi).

B.1.3. Solution

Au point 32 de l'affaire C-193/94, la Cour de justice précisait que le droit initial de conduire n'était pas modifié et restait valable dans l'État membre de délivrance. De plus, la directive 91/439/CEE ne mentionne pas la distinction entre le droit de conduire et le titre de conduite, et établit le principe de reconnaissance mutuelle des permis. La préservation ou la récupération intégrale du droit initial de conduire vient de ce que le droit d'origine a continué à exister dans l'État membre de délivrance et n'est pas liée à l'introduction du principe de reconnaissance mutuelle.

La récupération des droits qui ont été restreints repose donc sur des fondements juridiques différents de ceux de la préservation des droits étendus (voir plus loin).

En ce qui concerne la *revendication de reconnaissance* du droit initial de conduire après l'entrée en vigueur de la directive 91/439/CEE soit dans l'État membre d'accueil soit dans un troisième État membre (exemples 4 et 5), il découle de ce qui précède que le titulaire d'un permis **ne peut pas** demander l'intégralité de son droit initial. Les États membres sont uniquement tenus de reconnaître le document du permis de conduire. Dans les exemples cités, ce document atteste de droits moindres que le droit initial de conduire. Étant donné que ce droit initial n'est resté tel quel que dans l'État membre de délivrance, la récupération de ce droit dans les autres États membres ne peut pas se fonder sur le principe de reconnaissance mutuelle, puisque le document n'indique pas expressément la pleine étendue du droit.

Si le titulaire d'un permis revendique la pleine reconnaissance du droit initial de conduire dans l'État qui a délivré le permis (exemple 6), il est en droit de récupérer ce droit, puisque le droit initial de conduire y est resté tel quel conformément aux principes énoncés par la Cour de justice ⁽²⁰⁾.

Pour les titulaires de permis qui sont en droit de récupérer leurs droits antérieurs, il est recommandé de leur accorder ces droits plus étendus sur demande exclusivement et après remise du permis qui leur a été délivré en échange. De la sorte, tous les droits peuvent être inscrits sur un permis qui correspondra à une nouvelle délivrance par l'État qui avait délivré le permis.

B.2. Reconnaissance des permis dont l'échange a entraîné une augmentation des droits

B.2.1. Situation juridique

Il découle du premier et du neuvième considérant de la directive 91/439/CEE, ainsi que de son article 13, qui abroge

⁽²⁰⁾ Si le principe de reconnaissance mutuelle était appliqué en pareil cas, l'État membre qui a délivré le permis serait uniquement obligé de reconnaître le document délivré en échange, qui atteste seulement le droit restreint.

totale la directive 80/1263/CEE, que seule la **pleine** reconnaissance mutuelle sera applicable dès l'entrée en vigueur de la seconde directive. Dans les cas où des droits supplémentaires ont été octroyés en échange, ces droits ne découlent pas du droit initial de conduire mais ont été conférés en vertu de l'application de la législation nationale en vigueur dans l'État membre d'accueil. De ce fait, une restriction des droits étendus en cas de changement de résidence ultérieur vers un autre État membre ou vers l'État de délivrance du permis, est admissible dans le cas où le second changement de résidence a eu lieu avant l'entrée en vigueur de la seconde directive. Il en va ainsi car le droit étendu a été conféré en vertu de la législation nationale d'un autre État membre.

Seuls les droits qui sont réellement inscrits sur les documents de permis de conduire doivent être intégralement reconnus à partir de l'entrée en vigueur de la directive 91/439/CEE. En cas de changement ultérieur de résidence du titulaire du permis après le 1^{er} juillet 1996, une restriction de ces droits est généralement exclue, puisque les possibilités d'application restrictive des dispositions nationales sont limitées aux termes de l'article 1^{er} paragraphe 3, de la directive 91/439/CEE.

B.2.2. Cas pratiques

Exemple 7:

Le titulaire (homme ou femme) d'un permis B français autorisé à conduire des véhicules allant jusqu'à 3,5 tonnes a établi sa résidence normale en Allemagne en 1990. Il y a échangé son permis et reçu le droit habituel «Klasse 3», l'autorisant à conduire des véhicules allant jusqu'à 7,5 tonnes (voir 18,25 tonnes). Avant le 1^{er} juillet 1996, il a rétabli sa résidence normale en France, où il a été obligé de rechanger son permis allemand contre un permis français, qui restreint les droits allemands. Après l'entrée en vigueur de la directive 91/439/CEE, le titulaire revendique la pleine reconnaissance des droits allemands.

Exemple 8:

Le titulaire (homme ou femme) d'un permis B irlandais a établi sa résidence normale au Royaume-Uni en 1993. Il y a échangé son permis initial et obtenu un permis voiture l'autorisant en plus à conduire des véhicules des catégories C1 et C1E, ainsi que des véhicules des catégories D1 et D1E «non pour compte d'autrui». Ayant rétabli sa résidence normale en Irlande après le 1^{er} juillet 1996, il invoque le principe de reconnaissance mutuelle fixé à l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 91/439/CEE et s'oppose à toute restriction du permis britannique qu'il avait obtenu en échange.

Exemple 9:

Le titulaire (homme ou femme) d'un permis français a établi sa résidence normale en Allemagne avant le 1^{er} juillet 1996, où ses droits ont été étendus en «Klasse 3». Avant l'entrée en vigueur de la directive 91/439/CEE, il a transféré sa résidence normale de l'Allemagne vers un troisième État membre, dans lequel il demande la pleine reconnaissance du droit étendu.

Exemple 10:

Comme dans l'exemple 9, le droit initial est étendu à l'occasion d'un échange. Après l'entrée en vigueur de la directive 91/439/CEE, le titulaire du permis établit sa résidence normale dans un troisième État membre et revendique la pleine reconnaissance du droit étendu en vertu du principe de reconnaissance mutuelle.

B.2.3. Solution

Dans le cas où le permis a été étendu à l'occasion d'un échange, puis à nouveau restreint à l'occasion d'un changement ultérieur de résidence pour revenir dans l'État membre de délivrance avant le 1^{er} juillet 1996 (exemple 7), cette restriction peut être maintenue, même après l'entrée en vigueur de la directive 91/439/CEE. Le titulaire dont le permis a été étendu pendant un certain temps dans le passé, mais a été à nouveau restreint avant l'entrée en vigueur du principe de reconnaissance mutuelle, ne peut s'appuyer sur aucun fondement juridique pour réclamer le maintien de l'extension des droits. Le document de ce titulaire, portant les droits étendus, a été échangé et contient dorénavant le droit initial; le droit de conduire initial est resté tel quel.

Si le permis a été étendu à l'occasion de l'échange et que le titulaire a réétabli sa résidence normale dans l'État membre de délivrance après le 1^{er} juillet 1996 (exemple 8), ses droits étendus doivent être pleinement reconnus en vertu du principe de reconnaissance mutuelle. L'application de l'article 1^{er}, paragraphe 2, s'oppose à la restriction ultérieure de ces droits étendus et exclut toute référence aux droits initiaux, qui étaient moindres.

Si les droits ont été étendus et que le titulaire déménage vers un troisième État membre avant le 1^{er} juillet 1996 (exemple 9), une restriction ultérieure du droit étendu reste juridiquement admissible, puisque le troisième État membre peut avoir eu une approche plus restrictive en matière de délivrance de permis que l'État membre qui a étendu le permis. De plus, le troisième État membre devait reconnaître le droit initial de conduire conféré par l'État membre de délivrance, mais pouvait le restreindre sur son territoire national.

Si le titulaire d'un permis étendu déménage vers un troisième État membre après le 1^{er} juillet 1996 (exemple 10), tout État membre tiers est tenu de reconnaître tous les droits, y compris les droits qui peuvent avoir été conférés en supplément par un second État membre, en vertu du principe de reconnaissance mutuelle (voir exemple 8).

En cas de vol ou perte d'un permis pour lequel des droits supplémentaires ont été conférés, (exemples 8 et 10), les dispositions suivantes s'appliquent: l'État membre de délivrance est toujours en possession du permis d'origine. Si le titulaire du permis y a sa résidence (exemple 8), les autorités compétentes doivent ouvrir une enquête en coopération avec les autorités

qui ont octroyé les droits supplémentaires et sont tenues de délivrer un nouveau permis contenant tous les droits. Dans l'exemple 10, l'État membre d'accueil est compétent, conformément à l'article 8, paragraphe 5, pour délivrer un nouveau permis contenant tous les droits qui avaient été obtenus précédemment.

Il faut noter que les solutions juridiques proposées plus haut ne peuvent pas donner naissance à un nouveau «tourisme des permis» ⁽²¹⁾: du fait que la directive 91/439/CEE a été transposée dans tous les États membres, les catégories de permis et les conditions de délivrance des permis ont été harmonisées. Il n'est donc plus possible d'obtenir des droits étendus depuis que la seconde directive a été transposée. Les droits qui dépassent ceux définis à l'article 3 de la directive (conformément à l'article 5, paragraphe 4, par exemple) sont uniquement valables sur le territoire national et seul le droit fondamental défini à l'article 3 est inscrit sur le permis. Les autres États membres ne sont pas tenus de reconnaître ces droits étendus, même s'ils sont accordés conformément à la seconde directive.

B.2.4. Remarque explicative concernant une solution parallèle

Il serait contraire aux principes fondamentaux du droit communautaire, notamment la libre circulation des personnes et le principe de non-discrimination, de restreindre les droits étendus pour revenir aux droits d'origine dans l'État membre de délivrance après le 1^{er} juillet 1996. Chaque ressortissant de la Communauté peut invoquer les droits qui lui sont conférés par la seconde directive, même vis-à-vis de son propre État membre. Il peut les invoquer sans faire l'objet d'une discrimination liée au lieu de délivrance du permis, qui est l'État membre dans lequel le titulaire du permis a sa résidence normale ⁽²²⁾.

De plus, une telle approche aboutirait à une restriction dans l'État de délivrance uniquement. Dans le cas où le titulaire de ce droit transfère sa résidence normale dans un troisième pays au sein de l'Union européenne (voir exemple 10), l'intégralité de son droit doit être reconnu dans le troisième État membre, conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 2, de la directive 91/439/CEE.

B.3. Non-remise du document initial**B.3.1. Situation juridique**

Si un conducteur est titulaire de plus d'un permis du fait qu'il n'a pas échangé le permis initial ou qu'il a irrégulièrement obtenu un duplicata, il y a violation manifeste de l'article 7,

⁽²¹⁾ «Le tourisme des permis» est la pratique suivante: des candidats au permis de conduire présentent leur examen de conduite dans un pays autre que leur pays de résidence, soit parce que le permis peut y être obtenu plus facilement que dans le pays de résidence (pas de cours de conduite obligatoire ou d'épreuve théorique par exemple), soit parce que les frais d'obtention du permis sont moins élevés que dans le pays de résidence.

⁽²²⁾ Pour une description de ce type de discrimination, voir les affaires C-19/92 (Kraus) et C-212/97 (Centros Ltd).

paragraphe 5, de la directive 91/439/CEE. La détention de plus d'un permis est également contraire à la première directive, puisque celle-ci prévoit l'échange obligatoire du permis dans un délai d'un an à compter de l'acquisition de la résidence normale dans un autre État membre.

L'article 7, paragraphe 5, de la directive 91/439/CEE prévoit clairement et sans ambiguïté que toute personne ne peut être titulaire que d'un seul permis de conduire délivré par un État membre. Si un titulaire de permis possédant plus d'un permis devait invoquer le principe de reconnaissance mutuelle après le 1^{er} juillet 1996, cette invocation serait abusive.

En outre, la Cour de justice a toujours maintenu⁽²³⁾ que les États membres peuvent avoir légitimement intérêt à empêcher certains de leurs ressortissants de tenter, à la faveur des facilités créées en vertu du traité, de se soustraire abusivement à l'emprise de leur législation nationale. Comme l'intérêt juridique est identique, il semble indiqué d'appliquer cette règle de manière analogue à tous les résidents sur le territoire qui seraient ressortissants d'autres États membres. En pareils cas, les États membres peuvent prendre les mesures adéquates pour empêcher les ressortissants (et les résidents) de se prévaloir abusivement ou frauduleusement des dispositions du droit communautaire.

B.3.2. Cas pratiques

Exemple 11:

Un citoyen (homme ou femme) des Communautés européennes a établi sa résidence normale dans un autre État membre avant le 1^{er} juillet 1995 et y a échangé son permis. Le permis d'origine a été renvoyé à l'autorité qui l'avait délivré, mais le titulaire du permis a conservé (illégalement) un duplicata de son permis initial. Après le 1^{er} juillet 1996, il revendique ses droits initiaux dans l'État membre d'accueil, associés au droit initial de conduire dont il est toujours en mesure d'apporter la preuve en remettant le duplicata.

Exemple 12:

Un citoyen (homme ou femme) de la Communauté a établi sa résidence normale en Norvège ou en Suède avant le 1^{er} janvier 1994. Dans ces pays, les titulaires de permis n'étaient pas tenus de remettre leur permis initial aux autorités après la délivrance d'un permis national. [Cette situation pourrait s'être produit également dans d'autres États membres.] Après l'entrée en vigueur de la directive 91/439/CEE et conformément au principe de reconnaissance mutuelle énoncé à l'article 1^{er}, paragraphe 2, ce titulaire revendique le droit d'origine (sans avoir changé de lieu de résidence) dont il est en mesure de fournir la preuve grâce au permis d'origine.

B.3.3. Solution

Les États membres devraient obliger une personne à remettre tous les permis de conduire aux autorités compétentes dans l'État membre d'accueil, et délivrer ensuite un nouveau document, dès le moment où ils apprennent qu'elle est titulaire de

plus d'une licence. Cette démarche est applicable dans les exemples 11 et 12.

En ce qui concerne l'étendue des droits, il faut déterminer la situation qui aurait existé si le droit communautaire avait été pleinement respecté d'emblée. Cela signifie que dans le cas où le conducteur est titulaire d'un premier permis comportant des droits plus étendus qu'un deuxième permis qu'il posséderait aussi, et que ce deuxième permis serait le seul document qu'il aurait possédé s'il avait respecté d'emblée la législation communautaire, les droits supplémentaires peuvent être restreints *même après l'entrée en vigueur de la directive 91/439/CEE*. Cette solution doit s'appliquer dans les cas de fraude illustrés dans l'exemple 11.

Dans le cas où le titulaire du permis est un ressortissant de l'État membre qui impose l'échange, la base juridique pour la procédure décrite plus haut découle de la juridiction pertinente de la Cour de justice citée plus haut. Les États membres peuvent empêcher leurs ressortissants de se prévaloir du droit communautaire (par exemple, le principe de reconnaissance mutuelle) de manière abusive ou frauduleuse (Exemple 11).

En ce qui concerne l'application de sanctions administratives en cas de fraude (Exemple 11), voir la description de l'application d'amendes dans le cadre de l'omission d'échanger le permis (point B.4.4).

En ce qui concerne l'exemple 12 néanmoins, lorsque la situation décrite est le résultat de dispositions nationales en vigueur dans des pays qui n'étaient pas des États membres de l'EEE à l'époque et n'étaient donc pas tenus d'appliquer les dispositions de la première directive, aucune amende quelle qu'elle soit ne peut être imposée aux titulaires de plusieurs permis. Il en va de même pour les États membres qui ont instauré une pratique similaire malgré leur obligation de respecter le droit communautaire, puisque les citoyens qui sont résidents d'un État membre ne peuvent pas être sanctionnés pour des omissions législatives ou des infractions au droit communautaire commises par leur État membre d'accueil. Ces titulaires de permis ont conservé leurs documents en toute légalité par rapport à la législation nationale en vigueur à l'époque. Pour ce qui est des pays qui étaient à l'origine en dehors du champ d'application du droit communautaire, signalons qu'il est exclu d'appliquer rétroactivement le droit communautaire lorsque le pays en cause a adhéré à l'EEE.

C. PERMIS DELIVRÉ EN CONTRADICTION AVEC LE DROIT COMMUNAUTAIRE

C.1. Non-respect de l'article 7, paragraphe 1, point a)

C.1.1. Situation juridique

Si un permis est délivré au mépris de *l'article 7, paragraphe 1, lettre a)*, de la directive 91/439/CEE, il faut déterminer l'autorité qui est compétente pour révoquer les permis dans le cas où le titulaire a changé sa résidence normale à l'intérieur de l'Union européenne.

⁽²³⁾ Voir en particulier l'affaire C-212/97 (Centros Ltd) du 9 mars 1999, point 24, et l'affaire C-61/89 (Bouchoucha), point 14.

De manière générale, un État membre doit reconnaître les permis délivrés dans un autre État membre conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 2, même si l'État membre de délivrance ne respecte pas les dispositions fixées à l'article 7, paragraphe 1, point a) de la seconde directive. C'est pourquoi l'État membre d'accueil n'est pas autorisé à refuser la reconnaissance des permis qui n'ont pas été délivrés dans le respect des dispositions de la directive.

Malgré l'obligation de reconnaître les permis, l'État membre d'accueil peut appliquer certaines dispositions nationales en vertu de l'article 1^{er}, paragraphe 3. Il ne peut refuser la reconnaissance que dans des cas très spécifiques, qui sont explicitement décrits dans la directive 91/439/CEE ⁽²⁴⁾.

C.1.2. Cas pratique

Exemple 13:

Après l'entrée en vigueur de la directive 91/439/CEE, des permis sont délivrés dans un État membre A conformément à des dispositions de droit national adoptées antérieurement, qui sont en contradiction avec les dispositions de la directive. L'État membre B refuse de reconnaître les permis lorsque leur titulaire établit sa résidence normale dans le pays B.

C.1.3. Solution

— L'État membre qui a délivré le permis n'a pas transposé la directive dans les délais

Dans ce cas, les autres États membres sont tenus de reconnaître les permis qui ont été délivrés au mépris du droit communautaire, conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 2. L'État membre d'accueil peut uniquement appliquer ses dispositions nationales dans les limites de l'article 1^{er}, paragraphe 3. La Commission européenne a ouvert plusieurs procédures d'infraction contre des États membres qui n'avaient pas transposé la directive au 1^{er} juillet 1996, et ces États membres l'ont transposée depuis. Néanmoins, des millions de permis ont été délivrés entre la date d'entrée en vigueur de la seconde directive et les dates (souvent tardives) de la transposition. Ces documents doivent être reconnus tels quels.

— Non-respect de l'article 7, paragraphe 1, point a) malgré la transposition de la seconde directive

Dans ce cas, une procédure spécifique doit s'appliquer, conformément aux dispositions de la seconde directive et de la législation primaire.

Premièrement, l'État membre d'accueil doit demander un complément d'information à l'État membre de délivrance, conformément à l'article 12, paragraphe 3, de la directive. Par rapport à la directive 80/1263/CEE, la seconde directive met davantage l'accent sur l'assistance mutuelle entre les États membres (par la nouvelle formulation de l'article 12, paragraphe 3, par rapport à l'article 12, paragraphe 3, de la directive 80/1263/CEE). Le Conseil et la Commission ont précisé la portée de ladite disposition en indiquant, au

cours de la procédure d'adoption de la directive 91/439/CEE:

«Le Conseil et la Commission qu'ils estimaient que les dispositions de la directive relatives à la pleine reconnaissance mutuelle es permis exigeait une coopération plus étroite entre les autorités compétentes dans les États membres, c'est-à-dire un réel échange d'informations.»

Si l'État membre qui délivre le permis devait ne fournir que des informations insuffisantes ou insatisfaisantes, l'État membre d'accueil peut saisir la Cour de justice conformément à l'article 227 du traité CE, ou peut demander à la Commission de saisir la Cour de justice conformément à l'article 226 du traité CE.

L'État membre d'accueil n'est généralement pas compétent pour prendre une décision sur la non-reconnaissance des permis qui pourraient avoir été délivrés au mépris du droit communautaire, car le principe de reconnaissance mutuelle perdrait dans le cas contraire son efficacité. Ce n'est qu'après échec de la procédure précitée et dans des cas très exceptionnels ⁽²⁵⁾, que le refus de reconnaître les permis délivrés dans un autre État membre est admissible.

Ce droit d'un État membre découle de l'application similaire des règles établies par un arrêt de la Cour de justice ⁽²⁶⁾ et doit être appliqué de manière très restrictive. Cet arrêt insiste également sur l'aspect manifeste de l'erreur. Mention peut également être faite de l'arrêt de la Cour de justice dans l'affaire C-212/97 (Centros Ltd), qui autorise les États membres à prendre les mesures adéquates pour éviter que certains de ses ressortissants, ou des ressortissants d'autres États membres qui sont résidents sur son territoire, se prévalent des dispositions du droit communautaire (le principe de reconnaissance mutuelle par exemple) de manière abusive ou frauduleuse ⁽²⁷⁾.

C.2. Non-respect de l'article 7, paragraphe 1, point b)

C.2.1. Situation juridique

L'État membre d'accueil est tenu de reconnaître les permis délivrés dans un autre État membre conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 2, indépendamment du fait que le permis ait été délivré conformément ou non à l'article 7, paragraphe 1, point b).

En application de l'article 8, paragraphe 2, de la seconde directive, qui a été principalement introduit dans le but de poursuivre les infractions graves de la circulation routière plutôt que les violations du droit communautaire, l'État membre d'accueil n'est compétent que dans certains cas spécifiques pour restreindre sur son propre territoire le droit d'utiliser un permis de conduire délivré dans un autre État membre. L'article 8, paragraphe 2, doit être appliqué dans le respect du principe de territorialité des lois pénales et de police.

⁽²⁵⁾ Dans les cas notamment d'erreurs manifestes et systématiques, comme la fraude organisée par exemple.

⁽²⁶⁾ Affaire C-130/88 (Van de Bijl).

⁽²⁷⁾ Point 24 (contenant d'autres renvois aux dispositions antérieures de la Cour de justice) et le point 25 de l'arrêté cité.

⁽²⁴⁾ À l'article 6, paragraphe 3 et à l'article 8, paragraphe 4, par exemple.

En outre, le champ d'application de l'article 8, paragraphe 2, a été précisé dans les observations sur la proposition de directive 91/439/CEE, selon lesquelles les dispositions nationales relatives à la suspension ou au retrait du droit d'utiliser le permis de conduire doivent s'appliquer aux conducteurs qui ne satisfont pas les conditions requises pour la délivrance ou le renouvellement des permis du point de vue de la connaissance, des compétences et du comportement liés à la conduite d'un véhicule automobile, et du point de vue de l'état de santé du conducteur.

Il est donc généralement exclu d'appliquer l'article 8, paragraphe 2, pour les infractions à la condition de résidence, puisque cette disposition a fondamentalement pour but de sanctionner le non-respect de conditions factuelles (notamment les conditions de santé et les exigences en matière de connaissances), plutôt que le non-respect de la condition de résidence officielle.

C.2.2. Cas pratique

Exemple 14:

Le titulaire (homme ou femme) d'un permis établit sa résidence normale dans un autre État membre en 1980 et commence à y travailler. En 1997, il se fait enregistrer auprès de l'autorité administrative locale dans son pays d'origine où sont inscrits certains membres de sa famille, réellement résidents dans ce pays. Six mois plus tard, alors qu'il travaille toujours dans l'État membre d'accueil, il obtient un permis de conduire dans son pays d'origine pendant les vacances d'été. Le permis n'est pas reconnu par les autorités de l'État membre d'accueil, qui allègue que son titulaire a été résident permanent dans l'État membre d'accueil et non dans l'État qui a délivré le permis.

C.2.3. Solution ⁽²⁸⁾

De manière générale, les États membres ne sont pas autorisés à refuser la reconnaissance des permis délivrés dans d'autres États membres, à moins d'avoir respecté la procédure décrite plus haut pour les cas généraux. Cela signifie que des contacts doivent d'abord être établis entre les États membres concernés et que la Commission ou l'État membre doit ensuite se pourvoir auprès de la Cour de justice conformément aux articles 226 et 227 du traité CE.

Les États membres ne peuvent pas se prononcer eux-mêmes sur le respect de la condition de résidence dans un autre État membre. Les États membres ne sont donc généralement pas compétents pour refuser la reconnaissance des permis qui ont été délivrés dans les autres États membres, ou pour annuler le document sans se soumettre à la procédure décrite.

Seules les autorités de l'État membre dans lequel le titulaire a sa résidence normale sont compétentes pour délivrer ou renouveler le permis. Si la procédure précitée prouve que la condi-

tion de résidence n'a pas été satisfaite, les autorités de l'État membre d'accueil sont compétentes pour annuler le document et le renvoyer à l'État membre qui l'a délivré. Dans ces cas, le droit de conduire est également annulé, puisque le titulaire n'a pas rempli toutes les exigences de forme pour obtenir un permis.

Étant donné qu'il faut s'attendre à un grand nombre de cas pratiques, l'introduction d'une procédure alternative doit être envisagée:

Chaque candidat au permis pourrait être invité, lors de sa demande (ou à l'occasion du renouvellement du permis) à remettre une déclaration formelle sur l'honneur, par écrit, certifiant qu'il est résident dans le pays en cause et qu'il n'est pas en possession d'un autre permis de conduire, ni qu'un autre permis lui a été retiré. Le non-respect de la condition de résidence serait alors un acte frauduleux de la personne, qui pourrait être poursuivie directement conformément aux dispositions du droit pénal national. En pareil cas, l'État membre annulerait le permis (annulation n'ayant d'effet que sur son propre territoire) après avoir appliqué la procédure précitée et renverrait le permis à l'État de délivrance, qui pourrait alors annuler le permis avec un effet général, pour cause d'acte frauduleux.

D. CALCUL DES DURÉES DE VALIDITÉ

D.1. Situation juridique

Conformément à l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive 91/439/CEE, l'État membre d'accueil est autorisé à appliquer ses propres dispositions nationales concernant la durée de validité des permis délivrés dans un autre État membre. La date de changement de résidence est décisive pour le calcul de la durée de validité qu'un État membre d'accueil entend imposer aux titulaires de permis étrangers lorsqu'ils acquièrent leur résidence normale dans ce pays.

D.2. Cas pratiques

Exemple 15:

Un titulaire (homme ou femme) de permis allemand a établi sa résidence normale en France en 2000. Ce permis B allemand était valable pendant dix ans et a expiré en France en 2005. Bien qu'en France, les permis B soient généralement délivrés à vie sans devoir être échangés ni renouvelés, ce titulaire devra donc renouveler son permis pour pouvoir conduire avec un document valable.

Exemple 16:

Un titulaire (homme ou femme) de permis français établit sa résidence normale aux Pays-Bas en 1995. Son permis B français était valable à vie. Les autorités néerlandaises appliqueront l'article 1^{er} paragraphe 3, et imposeront leur durée de validité de dix ans en 2005.

En pareils cas, la question est de savoir quel État membre est compétent pour «renouveler» ces permis venus à expiration, et de savoir sur quels fondements juridiques peut s'effectuer ce renouvellement.

⁽²⁸⁾ NB: la délivrance de permis dans un État membre à des titulaires qui n'ont pas leur résidence normale dans cet État, donc en contradiction avec l'article 7, paragraphe 1, point b) de la directive 91/439/CEE, se produit fréquemment dans la pratique. Compte tenu du grand nombre de documents qui ont été délivrés dans les États membres, les autorités nationales devront trouver un moyen de faire respecter cet article. Les États membres doivent examiner, pour chaque demande, si le candidat satisfait l'exigence de résidence au moment de la délivrance des documents.

D.3. Solution

Il ressort de l'article 1^{er}, paragraphe 3, qu'un État membre peut uniquement appliquer ses **propres** dispositions nationales en matière de durée de validité.

Dans le cas où un titulaire de permis établit sa résidence normale dans un État membre d'accueil où la durée de validité est *supérieure* à celle fixée dans l'État de délivrance (ou dans un État membre d'accueil où les permis sont délivrés à vie), les permis délivrés dans l'État membre d'origine perdent leur validité à la date d'expiration initiale (en 2005 dans l'exemple 15). Cette interprétation se fonde sur le fait que le droit initial de conduire (néerlandais dans ce cas-ci) est limité dans le temps et que le document expire indépendamment du fait que le titulaire change ou non sa résidence normale. Il n'est pas permis de conduire avec un permis périmé. Par conséquent, les dispositions nationales de l'État membre d'accueil en matière de durée de validité doivent s'appliquer à la date d'expiration du document initial. Dans l'exemple 15, les autorités françaises délivreront un permis français qui sera valable à vie.

Dans le cas où le titulaire d'un permis établit sa résidence normale dans un État membre d'accueil dans lequel la durée de validité du permis est *inférieure* à celle fixée dans l'État de délivrance, le permis cesse d'être valable à l'expiration de la durée de validité applicable dans l'État membre d'accueil, calculée à partir de la date où le titulaire acquiert sa résidence (par exemple en 2005 dans l'exemple 16).

Tout autre mode de calcul de la durée de validité restante en pareils cas, en la calculant notamment à partir de la date de *délivrance du permis*, reviendrait à une non-reconnaissance de fait des permis ⁽²⁹⁾.

La différence d'approche dans les exemples 15 et 16 provient du fait que dans le premier cas, le droit initial de conduire en tant que tel est limité dans le temps et que le document expire quel que soit le lieu de résidence de son titulaire, alors que dans le second cas, une autre limitation de la durée de validité est nouvellement imposée.

Dans les deux cas, *seul* l'État membre d'accueil est compétent pour renouveler les permis, une compétence qui découle directement de l'article 1^{er} paragraphe 3. Si le *titulaire du permis a omis d'échanger son permis* à temps dans l'État membre d'accueil, l'État membre d'accueil doit demander des informations auprès de l'État de délivrance, en application similaire de l'article 8 paragraphe 5 de la directive 91/439/CEE. Conformément à l'article 12 paragraphe 3, l'État membre demandeur *est tenu de délivrer un nouveau permis* lorsqu'il reçoit les informations de l'État de délivrance. Cette situation découle de l'arrêt C-193/94 de la Cour de justice, qui établit une distinction entre le droit de conduire et le document proprement dit, ce dernier fournissant uniquement la preuve du droit. Le droit de conduire existe même si le document est périmé. Dans ce cas, un nouveau document doit donc être délivré.

⁽²⁹⁾ L'exemple suivant illustre ce point: un conducteur français possède un permis depuis 12 ans. Il établit ensuite sa résidence normale aux Pays-Bas. Il serait obligé d'échanger son permis *immédiatement*, malgré le principe de reconnaissance mutuelle et malgré le fait que la première directive offre déjà la garantie que les titulaires de permis sont autorisés à conduire pendant une période d'un an dans un autre État membre.

E. RENOUELEMENT DES PERMIS

E.1. Cas de renouvellement

L'article 1^{er} paragraphe 2 de la directive 91/439/CEE énonce le principe de reconnaissance mutuelle des permis de conduire délivrés par les États membres. Ce principe s'applique de manière analogue aux permis qui ont été délivrés avant l'entrée en vigueur de la directive.

Dans certaines circonstances, un permis de conduire peut expirer dans un autre État membre alors que son titulaire y a sa résidence.

- Le permis de conduire est valable soit pour une durée limitée, soit jusqu'à ce que son titulaire atteigne un âge déterminé, en fonction des dispositions en matière de validité qui s'appliquent dans l'État de délivrance. Si l'une de ces conditions d'expiration se réalise alors que le titulaire a sa résidence normale dans un autre État membre, il faut déterminer quel est l'État qui est juridiquement compétent pour renouveler le permis.
- Le titulaire d'un permis de conduire en cours de validité transfère sa résidence normale vers un État membre dans lequel la durée de validité est plus courte. Dans ce cas, l'application des dispositions nationales en matière de validité dans l'État membre de résidence normale oblige le titulaire du permis à le renouveler à l'expiration de la période la plus courte, et il faut à nouveau déterminer quel est l'État membre compétent pour le renouvellement.

La différence des durées de validité et des dates d'expiration des permis s'explique par le manque d'harmonisation concernant les intervalles de renouvellement: selon l'article 1^{er}, paragraphe 3, de la directive, les États membres peuvent appliquer leurs dispositions nationales en matière de durée de validité.

E.2. Interprétation des dispositions pertinentes de la seconde directive

L'article 7, paragraphe 1, de la seconde directive stipule que:

«La délivrance du permis de conduire est également subordonnée à ... l'existence de la résidence normale sur le territoire de l'État membre délivrant le permis de conduire.»

L'étendue de cette disposition ne peut être évaluée qu'en combinaison avec d'autres dispositions de la directive en matière de résidence normale. L'article 7, paragraphe 1, associé à la définition de la résidence normale à l'article 9, précise que les permis sont uniquement délivrés aux candidats qui demeurent dans l'État membre de délivrance pendant une période supérieure à 185 jours.

Par ailleurs, l'article 8 paragraphe 1 stipule que:

«Dans le cas où le titulaire d'un permis de conduire en cours de validité délivré par un État membre a établi sa résidence normale dans un autre État membre, il peut demander l'échange de son permis contre un permis équivalent.»

Cet article indique que c'est l'État membre de résidence normale qui est compétent pour l'échange, une interprétation que renforce également la lecture en parallèle de l'article 7, paragraphe 1, et de l'article 9 de la seconde directive. L'échange délibéré du permis peut donc uniquement être effectué par l'État membre dans lequel le titulaire du permis a sa résidence normale. Cette évaluation est renforcée par l'article 8, paragraphe 2, de la directive:

«[. . .] L'État membre de résidence normale peut appliquer au titulaire d'un permis de conduire délivré par un autre État membre ses dispositions nationales et [. . .] si nécessaire, procéder à ces fins à l'échange de ce permis.».

Pour ce qui est de déterminer la compétence juridique en matière d'échange du permis, la directive 91/439/CEE n'applique pas de distinction entre les titulaires qui échangent leur permis à titre volontaire et les titulaires qui sont obligés d'échanger leur permis du fait que l'État membre de résidence normale applique ses dispositions nationales (lois pénales et de police). Compte tenu de la structure de l'article 8, la directive 91/439/CEE ne permet pas d'établir une distinction entre les titulaires qui sont obligés d'échanger leur permis en application des lois pénales ou de police nationales, d'une part, et les titulaires qui doivent échanger leur permis par application de dispositions administratives (concernant la durée de validité par exemple). Il est donc suffisamment clair qu'en cas d'échange du permis à titre volontaire, l'État membre de résidence normale a la compétence exclusive de l'échange.

Une autre disposition de la directive, l'article 8, paragraphe 5, établit la compétence juridique exclusive de l'État membre de résidence normale dans un autre contexte:

«Le remplacement d'un permis de conduire faisant suite [. . .] à une perte ou à un vol peut être obtenu auprès des autorités compétentes de l'État où le titulaire a sa résidence normale.».

L'article 8, paragraphe 5, institue donc la compétence de l'État membre de résidence normale dans un cas qui doit être considéré comme un «renouvellement» du document.

Par ailleurs, l'article 8, paragraphe 3, et l'article 12, paragraphe 3, de la directive instaurent un système d'échange régulier d'informations entre les États membres, destiné à améliorer la communication entre les États membres d'accueil d'une part, compétents pour une série de questions relatives aux permis délivrés dans les autres États membres, et les États membres de délivrance d'autre part. Ce système perdrait toute efficacité si la compétence des États membres d'accueil était réduite dans le cadre du renouvellement des permis périmés ou bientôt périmés.

E.3. Solution

La directive 91/439/CEE établit la compétence juridique exclusive de l'État membre de résidence normale en cas de première délivrance du permis, en cas de remplacement du permis, en cas d'application des dispositions nationales des lois pénales et de police, et en cas d'échange volontaire du permis. De plus, la directive vise à établir un mécanisme d'échange d'informations entre l'État membre de résidence normale et l'État membre de délivrance.

En conséquence, reconnaître à l'État membre de délivrance une compétence en cas de renouvellement des permis arrivant à expiration en dehors de son territoire serait en contradiction avec le système ainsi que les objectifs de la directive, et avec la structure logique des dispositions précitées.

Par ailleurs, un argument *a contrario* confirme les conclusions visées: ci-dessus: aux termes de l'article 1^{er} paragraphe 3, les États membres peuvent appliquer leurs dispositions nationales en matière de durée de validité des permis à tous les titulaires de permis sur leur territoire. Si les États membres étaient en droit d'échanger le permis des titulaires ayant leur résidence normale dans un autre État membre, ils porteraient atteinte à la compétence de l'État membre de résidence normale d'appliquer ses dispositions nationales. Les dispositions de l'article 1^{er} paragraphe 3 seraient ainsi caduques.

Il faut donc considérer que l'État membre de résidence normale a la compétence exclusive pour tous les aspects relatifs au renouvellement des permis, y inclus les permis expirés, donc pas renouvelés avant l'échéance de la durée de validité. En ce qui concerne ce dernier aspect, les permis expirés qui ont été délivrés initialement par un autre État membre doivent être renouvelés aux mêmes conditions que les permis expirés délivrés par l'État membre de résidence normale. Au cas où l'État membre d'accueil délivre des permis valables sans fin de validité à ses propres ressortissants, le renouvellement des permis délivrés par un autre État membre doit être inconditionnel.

E.4. Question de procédure

Il faut souligner, dans le cadre du renouvellement des permis, que les mêmes procédures administratives de renouvellement doivent être appliquées **sans discrimination** à tous les titulaires d'un permis, indépendamment du fait que le document ait été délivré dans l'État membre qui effectue l'échange ou dans un autre État membre. Cette règle vaut pour tous les aspects de la procédure, tels l'application des redevances administratives ou le respect des délais par exemple.

Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE**Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection**

(2002/C 77/04)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Date d'adoption de la décision: 11.10.2001**État membre:** Royaume-Uni**Numéro de l'aide:** N 180/01**Titre:** Mesures cofinancées par l'Instrument financier d'orientation de la pêche (IFOP) en Irlande du Nord**Objectif:** Actions structurelles dans le domaine de la pêche et de l'aquaculture**Base juridique:**

- The Fisheries and Aquaculture Structures (Grants) Regulations (Northern Ireland) 2001
- Council Regulation (EC) No 2792/1999 of 17 December 1999 laying down the detailed rules and arrangements regarding Community structural assistance in the fisheries sector

Budget: 8,14 millions d'euros**Intensité ou montant de l'aide:** Subventions dont les taux sont conformes à ceux fixés par le règlement (CE) n° 2792/1999 pour les catégories d'opérations respectives**Autres informations:** Rapport annuel

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Intensité ou montant de l'aide:** Conformément à la carte des aides régionales 2000-2006**Durée:** Jusqu'au 31.12.2006

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Date d'adoption de la décision:** 31.1.2002**État membre:** France**Numéro de l'aide:** N 464/01**Titre:** Taxes parafiscales au profit des comités des pêches**Objectif:** Actions liées à la gestion de la ressource et activités de service en faveur de la profession (actions sociales, information, communication)**Base juridique:** Projet de décret (prorogation du décret n° 96-1231 du 27.12.1996)**Budget:** 28 millions de francs français FRF (4,2 millions d'euros) par an**Intensité ou montant de l'aide:** Financement des charges de personnel et autres frais de fonctionnement des comités**Autres informations:** Rapport annuel

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids**Date d'adoption de la décision:** 27.2.2002**État membre:** Irlande**Numéro de l'aide:** N 436/01**Titre:** Subventions en faveur de la pêche à la ligne touristique et récréative**Objectif:** Promouvoir et développer la pêche touristique et en améliorer les infrastructures**Base juridique:** 'National Development Plan' approved by the Irish Government on 2 November 1999 in combination with the Fisheries Act 1980**Budget:** 38,48 millions d'euros**Date d'adoption de la décision:** 30.10.2001**État membre:** Portugal (région de Setúbal)**Numéro de l'aide:** N 613/01**Titre:** Ford Electronica Visteon**Base juridique:** Regime de Apoio à realização de Estratégias Empresariais Integradas

Autres informations: Notification de la transformation d'un prêt bonifié en une subvention conformément aux conditions fixées dans la décision de la Commission du 27 février 1996 ⁽¹⁾

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

⁽¹⁾ JO C 102 du 4.4.1996, p. 10.

Date d'adoption de la décision: 11.12.2001

État membre: Pays-Bas

Numéro de l'aide: N 651/01

Titre: Promotion de la chaleur durable

Objectif: Promouvoir la chaleur durable

Base juridique: Artikel 36o, vierde lid, Wet belastingen op milieugrondslag

Budget: 6 millions de florins néerlandais (2,72 millions d'euros)

Intensité ou montant de l'aide: 17,5 %

Durée: 5 ans

Autres informations: Rapport annuel

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date d'adoption de la décision: 30.10.2001

État membre: Irlande

Numéro de l'aide: N 6/A/01

Titre: Obligations de service public imposées au Electricity Supply Board en ce qui concerne la production d'électricité à partir de la tourbe

Objectif: Promouvoir la sécurité de l'approvisionnement en Irlande

Base juridique: Electricity Regulation Act 1999

Budget: Total estimé à 568 millions d'euros (environ 30 millions par an)

Durée: 19 ans: 2001-2019

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date d'adoption de la décision: 4.2.2002

État membre: Royaume-Uni

Numéro de l'aide: N 719/01

Titre: Buy-Out Scheme for Salmon Fisheries

Objectif: Arrêt volontaire de la pêche au saumon aux filets par renonciation aux licences ou aux droits de pêche

Base juridique: Fisheries Act 1966

Budget: 1,5 million de livres sterling

Intensité ou montant de l'aide: Fixée par expertise

Autres informations: Rapport annuel

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date d'adoption de la décision: 5.5.2000

État membre: Pays-Bas

Numéro de l'aide: N 729/99

Titre: Article 4, paragraphe 3, de l'arrêté de la province de Limbourg concernant l'octroi d'aides

Objectif: Promouvoir l'emploi et la formation

Base juridique: Besluit van de Provinciale Staten van de provincie Limburg van 9 juli 1999

Budget: 395 242 euros par an

Intensité ou montant de l'aide: Aide à l'emploi: 9,26 %; Aide à la formation: 50 %

Durée: 2000-2006

Autres informations: Rapport annuel — Prorogation du régime d'aides N 185/98 Fonds créé par la province de Limbourg afin de remédier aux goulets d'étranglement en matière d'emploi (*Bottlenecks Fund*), autorisé par la Commission en janvier 1999

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date d'adoption de la décision: 4.2.2002

État membre: Royaume-Uni (Angleterre)

Numéro de l'aide: N 760/01

Titre: Plan de sortie de flotte de navires de pêche

Objectif: Retrait de la flotte de pêche de navires de plus de 10 ans et de plus de 10 mètres [mesure cofinancée par l'Instrument financier d'orientation de la pêche (IFOP)]

Base juridique:

- a Statutory Instrument
- Council Regulation (EC) No 2792/1999 of 17 December 1999 laying down the detailed rules and arrangements regarding Community structural assistance in the fisheries sector

Budget: 6 millions de livres sterling (9,6 millions d'euros)

Intensité ou montant de l'aide: Les demandes retenues seront celles présentant les plus faibles montants «prime souhaitée par le demandeur/tonnage du navire»

Durée: 2001-2002

Autres informations: Rapport annuel

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date d'adoption de la décision: 11.12.2001

État membre: Allemagne

Numéro de l'aide: NN 137/01

Titre: Réserves en vue de la gestion des déchets des centrales nucléaires et de leur déclassement

Objectif: Accumulation de réserves en vue de pouvoir assumer de futures obligations légales

Base juridique: Handelsgesetzbuch, Einkommensteuergesetz, Atomgesetz

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Date d'adoption de la décision: 30.10.2001

État membre: Italie

Numéro de l'aide: NN 92/01

Titre: Aide à l'arrêt définitif des navires de pêche

Objectif: Retrait de la flotte de pêche de navires de plus de 10 ans [mesure cofinancée par l'Instrument financier d'orientation de la pêche (IFOP)]

Base juridique:

- décret du ministre des politiques agricoles du 22 décembre 2000,
- Règlement (CE) n° 2792/1999 du Conseil du 17 décembre 1999 définissant les actions structurelles de la Communauté dans le secteur de la pêche.

Budget: 232,2 millions d'euros (49,99 %: Italie, 50,01 %: IFOP)

Intensité ou montant de l'aide: Dans les limites des montants définis par l'article 7 et l'annexe IV du règlement (CE) n° 2792/1999.

Durée: 2000-2006

Autres informations: Rapport annuel

Le texte de la décision dans la ou les langues faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

AIDES D'ÉTAT — ROYAUME-UNI**Aide C 4/2002 (ex N 594/01) — Vauxhall/Ellesmere Port****Invitation à présenter des observations en application de l'article 88, paragraphe 2, du traité CE**

(2002/C 77/05)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

Par la lettre du 23 janvier 2002 reproduite dans la langue faisant foi dans les pages qui suivent le présent résumé, la Commission a notifié au Royaume-Uni sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE concernant l'aide susmentionnée.

Les parties intéressées peuvent présenter leurs observations sur les aides à l'égard desquelles la Commission ouvre la procédure dans un délai d'un mois à compter de la date de publication du présent résumé et de la lettre qui suit, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des Aides d'État
B-1049 Bruxelles
Télécopieur (32-2) 296 12 42.

Ces observations seront communiquées au Royaume-Uni. Le traitement confidentiel de l'identité de la partie intéressée qui présente les observations peut être demandé par écrit, en spécifiant les motifs de la demande.

RÉSUMÉ**Procédure**

Le projet d'aide a été notifié le 23 août 2001. Le 23 octobre 2001, la Commission a demandé un complément d'information, que le Royaume-Uni a fourni par lettre du 16 novembre 2001.

Description de l'aide

L'aide doit être octroyée à Vauxhall Motors (UK) Ltd. Il s'agit d'une aide régionale à l'investissement devant déboucher sur le rééquipement de cette usine afin de lui permettre de construire deux modèles au lieu d'un seul actuellement et de passer de la production d'un modèle à celle de l'autre. À l'issue de l'investissement, les installations d'Ellesmere Port seront en mesure de produire à la fois des Astra et les nouveaux modèles Vectra. Elles sont situées dans une région assistée au sens de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE, où les aides régionales sont plafonnées à 15 % en équivalent-subvention net.

Le montant total des investissements admissibles au bénéfice d'une aide est de 156,198 millions de livres sterling (GBP) (soit, en valeur actuelle nette, 153,814 millions). L'aide envisagée s'élève à 10 millions de GBP (soit, en valeur actuelle nette, 9,847 millions). L'intensité de l'aide notifiée est de 6,4 %. Selon les autorités britanniques, General Motors Europe a envisagé deux sites alternatifs pour son projet, à savoir Ellesmere Port et Anvers.

Appréciation de l'aide

L'aide est appréciée à la lumière de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur automobile, conformément auquel la Commission doit veiller à ce que les aides accordées soient à la fois nécessaires à la réalisation du projet et proportionnées à la gravité des problèmes à résoudre.

Pour démontrer la nécessité d'une aide régionale, le bénéficiaire de l'aide doit prouver de manière claire qu'il possède une alternative économiquement viable pour l'implantation de son projet. Des éclaircissements doivent être apportés quant à la nature technique de l'investissement et la faisabilité du projet à Anvers.

En ce qui concerne la proportionnalité, la Commission doit s'assurer que l'aide prévue est proportionnelle aux problèmes régionaux qu'elle doit contribuer à résoudre. Pour cela, la méthode de l'analyse coûts/bénéfices est utilisée. L'analyse coûts/bénéfices présentée par le Royaume-Uni indique un handicap d'une intensité de 11,8 % pour le site d'Ellesmere Port. La Commission nourrit toutefois des doutes quant à cette analyse, en particulier pour ce qui est des coûts de formation supposés plus élevés à Anvers, des frais de transport en amont et du mode d'approvisionnement présumés, ainsi que des répercussions possibles de l'exécution du projet à Anvers sur l'image de marque de Vauxhall au Royaume-Uni et, éventuellement, sur les parts de marché et les ventes. À ce stade, la Commission ne peut exclure que l'aide envisagée apporte à son bénéficiaire une compensation excessive par rapport au handicap régional réellement présenté par le projet.

Conclusion

La Commission a par conséquent décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

TEXTE DE LA LETTRE

«The Commission wishes to inform the United Kingdom that, having examined the information supplied by your authorities on the aid referred to above, it has decided to initiate the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty.

Procedure

- (1) The United Kingdom authorities notified the above-mentioned aid proposal to the Commission pursuant to Article 88(3) of the EC Treaty by letter dated 23 August 2001 (registered on 28 August 2001). The Commission asked additional questions on 23 October 2001, to which the United Kingdom replied by letter dated 16 November 2001 (registered on 21 November 2001).

Detailed description of the project

- (2) The recipient of the aid would be Vauxhall Motors (UK) Ltd, which is a wholly owned subsidiary of General Motors Corporation. The aid in question is regional investment aid leading to the retooling from a single model production facility to a two-model plant with the capacity to switch production between two models as demand varies. The plant in question is situated in Ellesmere Port and currently produces the Astra model. After the investment, it will be able to produce a mix of Astras and of the new replacement Vectra passenger car models. The replacement Vectra is to be built in Ellesmere Port from April 2002 onwards. According to the United Kingdom, the project will safeguard 771 jobs at Vauxhall Motors and create approximately 530 jobs in the supply chain.
- (3) The replacement Vectra will be designed to compete in the upper-medium segment of the European passenger car market. The main geographical markets for both the current Astra model and the replacement Vectra model are Germany, the United Kingdom, France, Italy, Holland and Spain, although other smaller western and central European passenger car markets are also supplied.
- (4) According to the notification, the total amount of eligible investments amounts to GBP 156,198 million. The net present value of the eligible investments is GBP 153,814 million. These investments are divided as follows (in GBP million):

Building/land improvements	8,352
Machinery and equipment	131,343
Tools and dies	14,119
Total	153,814

- (5) The aid of GBP 10 million (net present value: GBP 9,847 million) would be provided as regional selective assistance, which is an approved scheme based on the Industrial Development Act from 1982. The notified aid intensity is 6,4 %.
- (6) The Ellesmere Port plant is located in the Westminster ward of Ellesmere Port and Neston in Cheshire. This region was recognised by the Commission as a regionally assisted area in the sense of Article 87(3)(c) EC, under the regional aid map for the period 2000-2006, with a regional ceiling of 15 %.
- (7) According to the United Kingdom, General Motors Europe considered two alternative sites for the project, Ellesmere Port and Antwerp. The final location decision in favour of Ellesmere Port was part of a major restructuring within General Motors Europe with the objective of generating savings sufficient to return GM Europe to profitability. As part of this plan, passenger car production in Luton would cease at the end of the life of the current Vectra model at the end of the first quarter of 2002. From this point forward, the remaining Luton facilities would concentrate on commercial and off-road vehicles, while passenger car production would be concentrated at Ellesmere Port. Ellesmere Port will continue to produce the Astra, incorporate the next-generation Vectra and turn the facility into a two-model flex plant.
- (8) The United Kingdom authorities have provided together with the notification a cost-benefit analysis (hereinafter referred to as CBA) comparing the costs and benefits in the two locations. The CBA indicates a net cost handicap of GBP 18,116 million for the location in Ellesmere Port in comparison with the location in Antwerp. The handicap intensity of the project would be 11,8 %.

Assessment of the aid

- (9) According to Article 87(1) of the EC Treaty, any aid granted by a Member State or through State resources in any form whatsoever which distorts or threatens to distort competition by favouring certain undertakings or the production of certain goods shall, in so far as it affects trade between Member States, be incompatible with the common market. Pursuant to the established case-law of the European Courts, the criterion of trade being affected is met if the recipient firm carries out an economic activity involving trade between Member States.
- (10) The Commission notes that the notified aid is granted through State resources to an individual company favouring it by reducing the costs it would normally have to bear if it wanted to carry out the notified investment project. Moreover, the recipient of the aid, Vauxhall Motors, is a company manufacturing and selling cars, which is an economic activity involving trade between Member States. Therefore, the aid in question falls within the scope of Article 87(1) of the EC Treaty.

- (11) Vauxhall Motors is active in the motor vehicle industry. Consequently, the aid granted to it shall be assessed according to the Community framework for State aid to the motor vehicle industry⁽¹⁾.
- (12) According to the Community framework for State aid to the motor vehicle industry (hereinafter referred to as the 'car framework'), the Commission shall ensure that the aid granted is both proportional to the gravity of the problems it intended to solve and necessary for the realisation of the project. Both tests, proportionality and necessity, must be satisfied if the Commission is to authorise State aid in the motor vehicle industry.
- (13) According to point 3(2)(a) of the car framework, in order to demonstrate the necessity for regional aid, the aid recipient must clearly prove that it has an economically viable alternative location for its project. If there were no other industrial site, whether new or in existence, capable of receiving the investment in question within the group, the undertaking would be compelled to carry out its project in the sole plant available, even in the absence of aid.
- (14) The existence of a viable alternative defines the mobility of the project; mobility may if necessary be demonstrated by investors on the basis of studies they have carried out in order to identify the final location. That alternative site need not necessarily always be located in the Community. However, the Commission verifies the likelihood of the alternative, particularly when the relevant markets are considered. Thus, to authorise regional aid, the Commission studies the geographical mobility of the notified project, after checking that the region in question is eligible for aid under Community law. No regional aid may be authorised for a project which is not geographically mobile.
- (15) The Commission notes that according to the new regional map in the United Kingdom, the project would be situated in an assisted area pursuant to Article 87(3)(c) of the EC Treaty with a maximum regional ceiling of 15 % nge.
- (16) The UK authorities have asserted that a real economically realistic alternative location to Ellesmere Port would be to carry out the investment in the car plant in Antwerp, Belgium, which currently produces the Astra model and, until 1998, produced the Vectra model.
- (17) The Commission notes that when assessing the mobility of a project, it tries to take into account all the relevant factors that have or might have influenced a decision to invest in a certain location. Among such factors are, inter alia the location study, the location of the plant in respect of the main markets and the business rationale of an investment decision. The aim is to assess the situation as a whole.
- (18) The United Kingdom stated that the best viable alternative location to Ellesmere Port would be to carry out the investment in Antwerp, Belgium. The Commission notes that, in considering the two alternative sites for the project, General Motors Europe carried out a study, comparing the incremental costs of producing the new Vectra in both locations. The study, as well as additional documents from the decision-making procedure of General Motors Europe, were provided to the Commission. As regards the timing of the decision, Vauxhall Motors approached the United Kingdom authorities in December 2000 for support to help offset the cost advantages of Antwerp. A regional selective assistance offer of GBP 10 million was made to Vauxhall Motors in January 2001, conditional on EC approval. On 1 February 2001, the European Strategy Board of General Motors Europe decided in favour of the Ellesmere Port location. As regards the technical feasibility to carry out the project in the alternative location, the Commission needs to verify whether Antwerp was a real alternative.
- (19) Regional aid intended for modernisation and rationalisation, which is generally not mobile, is not authorised in the motor vehicle sector. However, a transformation, involving a radical change in production structures on the existing site could be eligible for regional aid. The Commission has to verify that the planned project does not include any elements of modernisation, which is completely excluded from all aid.
- (20) According to point 3(2)(c) of the car framework, when considering the mobile aspects of a project, the Commission needs to ensure that the planned aid is in proportion to the regional problems it is intended to resolve. For that, a cost-benefit analysis method (hereinafter referred to as CBA) is used.
- (21) A CBA compares, with regard to the mobile elements, the costs which an investor would bear in order to carry out the project in the region in question with those it would bear for an identical project in a different location, which makes it possible to determine the specific handicaps of the assisted region concerned. The Commission authorises regional aid within the limit of the regional handicaps resulting from the investment in the comparator plant.
- (22) The Commission notes that the United Kingdom authorities have provided with their notification a CBA comparing the two locations, Ellesmere Port and Antwerp. In accordance with point 3(2)(c) of the car framework, operating handicaps are assessed over three years in the CBA since the project in question is an expansion project, not a greenfield site. The time period covered by the submitted CBA is April 2002 to March 2005, that is three years from the beginning of production in compliance with point 3(3) of Annex I to the car framework. The CBA, based on exchange rates at the time of the location decision, indicates a net cost handicap of GBP 18,116 million for the location in Ellesmere Port in comparison with the location in Antwerp.
- (23) The Commission has assessed the information contained in the CBA provided and notes that further explanations are necessary before it can reach a final decision. This relates to elements used in the CBA, especially with regard to the following elements.

⁽¹⁾ OJ C 279, 15.9.1997, p. 1.

- (24) The Commission has some doubts on the assumed, necessary training costs in the CBA, which assumes that training cost in Ellesmere Port are significantly higher than in Antwerp. The United Kingdom justifies this assumption by the fact that Antwerp already has been a flexible plant in the recent past and was therefore able to profit from the existing experience and skills base. Furthermore, the Antwerp plant had already produced the current Vectra model until 1998 and has installed a higher level of standardised, modern production techniques. Although the Commission considers it plausible that the necessary training costs are higher in Ellesmere Port than in Antwerp, there are doubts whether the extent of the handicap in the CBA is justified. The CBA assumes that necessary training costs in Ellesmere Port are around four times higher than in Antwerp.
- (25) As regards inward transport costs, which represents the biggest operating cost handicap of Ellesmere Port, the CBA is based on the assumptions that the inward transport cost per vehicle is GBP 203 (EUR 324) in Ellesmere Port and DEM 220 (EUR 112) in Antwerp and that the procurement pattern is the same in both locations. In view of the assumed significant differences in cross-channel transport costs and the fact that Ellesmere Port has already a well developed supplier park it needs to be clarified whether these assumptions on inward transport costs are plausible.
- (26) Even with the grant, Antwerp was still a lower cost location compared to Ellesmere Port. However, according to the United Kingdom, the grant closed the gap to such an extent that General Motors was able to take into account two soft factors in favour of Ellesmere Port when considering the location, namely (a) access to the UK market, and (b) that Ellesmere Port would be a UK project, which would in part mitigate an earlier Luton car plant closure decision. The United Kingdom explained that in view of the job losses in Luton, an unsuccessful bid for the new Vectra in Ellesmere Port would have led to a risk of industrial action in Luton and possibly Ellesmere Port with a resulting impact on public perception in the United Kingdom of Vauxhall as a reliable, quality brand as well as an impact on market share and sales. However, the United Kingdom considers it impossible to accurately quantify the effect of these two

factors. The Commission considers that it might be necessary to incorporate these effects into the CBA and asks the United Kingdom to quantify an estimate of the possible costs.

- (27) Consequently, the Commission has doubts whether all the relevant costs and benefits relating to the two alternative production locations are accurately reflected in the CBA provided by the United Kingdom authorities.
- (28) Finally, the Commission in its analysis considers the question of a 'top-up', which is an increase in the allowable aid intensity intended as a further incentive to the investor to invest in the region in question. Such top-ups are authorised on condition that the investment does not increase the capacity problems facing the motor vehicle industry. Aid proposals in support of investments that potentially aggravate the overcapacity problem of the industry can be modulated by reducing the 'regional handicap ratio' by up to two points. In this respect the Commission notes that, according to the United Kingdom authorities, the production capacity of General Motors Europe amounts to 2 167 932 before the investment and to 2 058 021 after the investment project (around 5 % capacity reduction). Consequently, taking into account the Article 87(3)(c) area status of the region and the capacity reduction of the group, the project would have a 'negligible' impact on competitors.

Decision

- (29) In the light of the foregoing considerations, the Commission, acting under the procedure laid down in Article 88(2) of the EC Treaty, requests the United Kingdom to submit its comments and to provide all such information as may help to assess the aid, within one month of the date of receipt of this letter. It requests your authorities to forward a copy of this letter to the potential recipient of the aid immediately.
- (30) The Commission wishes to remind the United Kingdom that Article 88(3) of the EC Treaty has suspensory effect, and would draw your attention to Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999, which provides that all unlawful aid may be recovered from the recipient.»

Relevé des décisions communautaires en matière d'autorisations de mise sur le marché des médicaments du 15 février au 15 mars 2002

[Publication en vertu de l'article 12 ou de l'article 34 du règlement du Conseil (CEE) n° 2309/93 ⁽¹⁾]

(2002/C 77/06)

— Délivrance d'une autorisation de mise sur le marché [article 12 du règlement (CEE) n° 2309/93]: acceptation

Date de la décision	Nom du médicament	Titulaire de l'autorisation de la mise sur le marché	Numéro d'inscription au registre communautaire	Date de la notification
28.2.2002	Protopic	Fujisawa GmbH Levelingstraße 12 D-81673 München	EU/1/02/201/001-004	5.3.2002
28.2.2002	Protopy	Fujisawa GmbH Levelingstraße 12 D-81673 München	EU/1/02/202/001-004	5.3.2002
5.3.2002	Trisenox	Cell Therapeutics (UK) Limited 1 Ropemaker Street London EC2Y 9HT United Kingdom	EU/1/02/204/001	7.3.2002
8.3.2002	Lumigan	Allergan Pharmaceuticals (Ireland) Ltd Castlebar Road Westport County Mayo Ireland	EU/1/02/205/001	12.3.2002
8.3.2002	Kineret	Amgen Europe BV Minervum 7061 4817 ZK Breda Nederland	EU/1/02/203/001-004	12.3.2002

— Modification d'une autorisation de mise sur le marché [article 12 du règlement (CEE) n° 2309/93]: acceptation

Date de la décision	Nom du médicament	Titulaire de l'autorisation de la mise sur le marché	Numéro d'inscription au registre communautaire	Date de la notification
5.2.2002	Cea-Scan	Immunomedics Europe Haarlemmerstraat 30 2181 HC Hillegom Nederland	EU/1/96/023/001	19.2.2002
19.2.2002	Renagel	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/123/001-011	22.2.2002
19.2.2002	Plavix	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/069/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	21.2.2002
19.2.2002	Iscover	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/070/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	22.2.2002

⁽¹⁾ JO L 214 du 24.8.1993, p. 1.

Date de la décision	Nom du médicament	Titulaire de l'autorisation de la mise sur le marché	Numéro d'inscription au registre communautaire	Date de la notification
19.2.2002	Thyrogen	Genzyme BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/122/001-002	22.2.2002
19.2.2002	SonoVue	Bracco International BV Strawinskylaan 3051 1077 ZX Amsterdam Nederland	EU/1/01/177/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Caelyx	Schering Plough Europe Rue de Stalle/Stallestraat 73 B-1180 Brussels	EU/1/96/011/001-004	21.2.2002
19.2.2002	Teslascan	Amersham Health AS Nycoveien 1-2 PO Box 4220 Nydalen N-0401 Oslo	EU/1/97/040/001-002	25.2.2002
19.2.2002	Gonal F	Serono Europe Limited 56 Marsh Wall London E14 9TP United Kingdom	EU/1/95/001/017-020	21.2.2002
19.2.2002	Refludan	Schering AG D-13342 Berlin	EU/1/97/035/001-004	25.2.2002
19.2.2002	Vistide	Pharmacia Enterprises SA 6, Circuit de la Foire Internationale L-1347 Luxembourg	EU/1/97/037/001	22.2.2002
19.2.2002	Thyrogen	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/99/122/001-002	22.2.2002
19.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	12.3.2002
19.2.2002	Iscover	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/070/001a, 001b, 002a, 002b, 003a, 003b	22.2.2002
19.2.2002	Actos	Takeda Europe R & D Centre Ltd Savanah House 11/12 Charles II Street London SW1Y 4QU United Kingdom	EU/1/00/150/001-008	21.2.2002
19.2.2002	Mabthera	Roche Registration Limited 40 Broadwater Road Welwyn Garden City Hertfordshire AL7 3AY United Kingdom	EU/1/98/067/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Karvezide	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/085/009-010	22.2.2002

Date de la décision	Nom du médicament	Titulaire de l'autorisation de la mise sur le marché	Numéro d'inscription au registre communautaire	Date de la notification
19.2.2002	Arava	Aventis Pharma Deutschland GmbH D-65926 Frankfurt am Main	EU/1/99/118/005-008	25.2.2002
19.2.2002	Karvea	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/97/049/013-014	22.2.2002
19.2.2002	Arava	Aventis Pharma Deutschland GmbH D-65926 Frankfurt am Main	EU/1/99/118/001-010	25.2.2002
19.2.2002	Foscan	QuantaNova Limited Castle Business Park Stirling FK9 4TF United Kingdom	EU/1/01/197/001-002	21.2.2002
19.2.2002	Aprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/97/046/014-015	25.2.2002
19.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	25.2.2002
19.2.2002	Neospect	Amersham Health AS Nycoveien 1-2 PO Box 4220 Nydalén N-0401 Oslo	EU/1/00/154/001-002	25.2.2002
19.2.2002	Coaprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/086/009-010	25.2.2002
28.2.2002	Refacto	Genetics Institute of Europe BV Fraunhoferstraße 15 D-82152 Planegg/Martinsried	EU/1/99/103/001-003	5.3.2002
28.2.2002	Replagal	TKT Europe-5S AB Rinkebyvägen 11B S-182 36 Danderyd	EU/1/01/189/001	5.3.2002
28.2.2002	Vaniqa	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/01/173/001-003	5.3.2002
28.2.2002	Prevenar	Wyeth-Lederle Vaccines SA Rue du Bosquet 15 B-1348 Louvain-La-Neuve	EU/1/00/167/001-005	5.3.2002
5.3.2002	Viagra	Pfizer Limited Ramsgate Road Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/98/077/001-012	7.3.2002

Date de la décision	Nom du médicament	Titulaire de l'autorisation de la mise sur le marché	Numéro d'inscription au registre communautaire	Date de la notification
5.3.2002	Patrex	Pfizer Limited Ramsgate Road Sandwich Kent CT13 9NJ United Kingdom	EU/1/98/078/001-012	7.3.2002
5.3.2002	Prometax	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/98/092/001-013	7.3.2002
5.3.2002	Synagis	Abbott Laboratories Ltd Queenborough Kent ME11 5EL United-Kingdom	EU/1/99/117/001-002	7.3.2002
5.3.2002	Rilutek	Aventis Pharma SA 20, avenue Raymond-Aron F-92165 Antony Cedex	EU/1/96/010/001	7.3.2002
5.3.2002	Infergen	Yamanouchi Europe BV Elisabethhof 19 2353 EW Leiderdorp Nederland	EU/1/98/087/001-003	7.3.2002
7.3.2002	Fabrazyme	Genzyme Europe BV Gooimeer 10 1411 DD Naarden Nederland	EU/1/01/188/001-003	11.3.2002
8.3.2002	Avonex	Biogen France SA 55, avenue des Champs-Pierreux F-92012 Nanterre Cedex	EU/1/97/033/001-002	12.3.2002
8.3.2002	Aprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/97/046/001-015	12.3.2002
8.3.2002	Karvea	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/97/049/001-015	12.3.2002
8.3.2002	Karvezide	Bristol-Myers Squibb Pharma EEIG 141-149 Staines Road Hounslow TW3 3JA United Kingdom	EU/1/98/085/001-010	12.3.2002
8.3.2002	Puregon	Organon NV Postbus 20 5340 BH Oss Nederland	EU/1/96/008/001-039	12.3.2002
8.3.2002	Coaprovel	Sanofi Pharma Bristol-Myers Squibb SNC 174, avenue de France F-75013 Paris	EU/1/98/086/001-010	12.3.2002

Date de la décision	Nom du médicament	Titulaire de l'autorisation de la mise sur le marché	Numéro d'inscription au registre communautaire	Date de la notification
13.3.2002	Exelon	Novartis Europharm Limited Wimblehurst Road Horsham West Sussex RH12 5AB United Kingdom	EU/1/98/066/001-013	15.3.2002
14.3.2002	Travatan	Alcon Laboratories (UK) Ltd Boundary Way Hemel Hempstead Herts HP2 7UK United Kingdom	EU/1/01/199/001-002	18.3.2002

— **Délivrance d'une autorisation de mise sur le marché [article 34 du règlement (CEE) n° 2309/93]:
acceptation**

Date de la décision	Nom du médicament	Titulaire de l'autorisation de la mise sur le marché	Numéro d'inscription au registre communautaire	Date de la notification
8.3.2002	Eurifel RCP FelV	Merial 17, rue Bourgelat F-69002 Lyon	EU/2/02/031/001-002	12.3.2002

— **Modification d'une autorisation de mise sur le marché [article 34 du règlement (CEE) n°
2309/93]: acceptation**

Date de la décision	Nom du médicament	Titulaire de l'autorisation de la mise sur le marché	Numéro d'inscription au registre communautaire	Date de la notification
13.3.2002	Metacam	Boehringer Ingelheim Vetmedica GmbH D-55216 Ingelheim am Rhein	EU/2/97/004/003-005	15.3.2002

Toute personne intéressée peut obtenir sur demande la mise à disposition du rapport public d'évaluation des médicaments concernés et des décisions y afférant en s'adressant à:

Agence Européenne pour l'évaluation des médicaments
7 Westferry Circus
Canary Wharf
London E14 4HB
United Kingdom.

**Rapport global et synthétique sur les résultats des contrôles effectués au niveau communautaire
par les États membres conformément à l'article 22 de la directive 95/53/CE du Conseil ⁽¹⁾**

(2002/C 77/07)

1. BASE LÉGALE

L'article 22 de la directive 95/53/CE du Conseil du 25 octobre 1995 fixant les principes relatifs à l'organisation des contrôles officiels dans le domaine de l'alimentation animale ⁽²⁾, requiert des États membres l'établissement de programmes annuels précisant les mesures nationales à mettre en œuvre pour réaliser l'objectif prévu par la directive. Ces programmes doivent tenir compte des situations spécifiques des États membres et préciser la nature et la fréquence des contrôles, qui doivent être effectués de façon régulière.

Chaque année, avant le 1^{er} avril, les États membres transmettent à la Commission toutes les informations utiles relatives à l'exécution de ces programmes pendant l'année précédente, en précisant:

- les critères qui ont présidé à l'élaboration de ces programmes,
- le nombre et la nature des contrôles effectués,
- les résultats des contrôles, en particulier le nombre et la nature des infractions constatées,
- les actions entreprises en cas de constatation d'infractions.

Chaque année, avant le 1^{er} octobre, la Commission présente un rapport global et synthétique sur les résultats des contrôles effectués au niveau communautaire, assorti d'une proposition de recommandation relative à un programme coordonné de contrôles pour l'année suivante.

2. JUSTIFICATION

L'article 22 de la directive 95/53/CE vise à donner chaque année un aperçu de la manière dont la législation communautaire en matière d'alimentation animale est respectée dans les États membres.

Ces informations devraient permettre le bon fonctionnement du marché intérieur en fournissant des éléments d'évaluation de l'application uniforme de la législation communautaire. En outre, elles contribuent à identifier des situations particulières ou des domaines critiques d'intérêt commun susceptibles de requérir une approche coordonnée au niveau communautaire.

Le marché intérieur est fondé sur le principe de la garantie de la conformité sur le lieu d'origine, rendant superflus les contrôles systématiques sur le lieu de destination. En effet, les contrôles à destination sont plus difficiles à réaliser et plus onéreux. L'échange d'informations concernant les activités de

contrôle menées est donc un moteur essentiel de la construction européenne.

C'est dans ce contexte que la Commission résume dans le présent document les activités de contrôle réalisées en 2000 par les États membres, selon les informations transmises jusqu'à présent.

3. RÉSUMÉ DES ACTIVITÉS DE CONTRÔLE MENÉES PAR LES ÉTATS MEMBRES EN 2000

Tous les États membres ont transmis des informations par écrit concernant les programmes d'inspection réalisés en 2000 afin de garantir la conformité à la législation communautaire en matière d'alimentation animale.

Cependant, certains d'entre eux ont soumis leurs données après l'échéance (avril 2001) et quelques-uns n'ont communiqué que des informations provisoires. Si la situation s'est fortement améliorée depuis l'exercice 1999, première année de mise en œuvre du paragraphe 2 de l'article 22 de la directive, elle n'est pas encore satisfaisante.

- 1) La plupart des États membres ont clairement défini les critères utilisés dans le cadre de l'établissement des programmes d'inspection.

La plupart des États membres ont inclus dans leur rapport certaines informations concernant le système de contrôle et ont planifié leurs activités sur la base de chiffres concernant la production, le commerce et la consommation, ainsi qu'en fonction des résultats des contrôles des années précédentes.

Certains États membres ne sont pas effectivement en mesure de présenter un programme de contrôle annuel à l'échelle nationale, en raison de disparités régionales.

En conclusion, de manière générale, la présence d'un chapitre présentant des données statistiques de base permet de se faire une meilleure idée de l'action planifiée.

- 2) Des informations ont été fournies concernant le nombre et la nature des contrôles effectués. La plupart des États membres utilisent un double système de contrôle:

- d'une part, des contrôles ou des audits opérationnels de routine, visant notamment les établissements dans lesquels les procédures de traitement sont examinées à des intervalles choisis par les autorités en fonction de critères qui ne sont pas toujours précisés, mais qui tiennent souvent compte du volume de production,

⁽¹⁾ Recommandation 2002/214/CE de la Commission (JO L 70 du 13.3.2002, p. 20).

⁽²⁾ JO L 265 du 8.11.1995, p. 17.

- d'autre part, des contrôles spéciaux visant certains points spécifiques considérés au niveau national ou communautaire comme méritant une attention particulière, par exemple la contamination par *Salmonella* sp., l'utilisation d'additifs destinés à l'alimentation animale ou de métaux lourds.

Ces deux types de contrôles comprennent généralement des prélèvements d'échantillons et des analyses.

- 3) En ce qui concerne les résultats des inspections, le nombre et la nature des infractions observées sont précisés; cependant, leur interprétation se révèle parfois délicate en raison de la difficulté d'évaluer leur importance relative.
- 4) La plupart des États membres précisent les actions entreprises en cas de constatation d'infraction. Cependant, en dehors du nombre de sanctions administratives ou pénales, concernant, par exemple, l'application des mesures correctives sur le terrain, peu de détails ont été communiqués à ce sujet.

4. CONCLUSIONS

Le format des rapports transmis n'est pas homogène et il est impossible, à partir des activités réalisées, de tirer des conclusions claires concernant les domaines nécessitant une action coordonnée au niveau communautaire. Il convient donc d'élaborer un modèle de rapport approprié, qui sera soumis à approbation conformément à la procédure prévue à l'article 23 de la directive 95/53/CE.

En attendant, il a été jugé utile, au cours des discussions au sein du comité permanent, de recommander des inspections ciblées au niveau communautaire pour 2002 sur les points suivants:

- les dioxines dans les oligo-éléments et les aliments minéraux pour animaux,
- les métaux lourds dans les oligo-éléments et les aliments minéraux pour animaux,
- les mycotoxines dans les aliments pour animaux,
- les restrictions à l'utilisation de protéines animales transformées pour prévenir les encéphalopathies spongiformes transmissibles.

Extension du système de délivrance électronique de licence pour les importations de produits textiles et d'habillement

(2002/C 77/08)

Le paragraphe 3 de l'article 11 de l'annexe III du règlement (CEE) n° 3030/93 du Conseil, relatif au régime commun applicable aux importations de certains produits textiles originaires des pays tiers, introduit par le règlement (CE) n° 391/2001 du Conseil du 26 février 2001 ⁽¹⁾, dispose que, «lorsqu'un pays fournisseur a conclu des accords administratifs avec la Communauté concernant la délivrance électronique de licences, les informations concernées peuvent être transmises par voie électronique et remplacent l'octroi de licences d'exportation sous forme d'imprimés».

Le système de délivrance électronique de licences a déjà été introduit pour certains pays à compter du 1^{er} novembre 2001 ⁽²⁾, du 1^{er} janvier 2002 ⁽³⁾ et du 1^{er} février 2002 ⁽⁴⁾. Depuis lors, la Commission a conclu les accords nécessaires avec les pays suivants: Cambodge, Thaïlande, Malaisie et Ukraine. Pour ces derniers, la présentation de l'original de la licence d'exportation correspondante ne sera plus nécessaire à partir du 1^{er} avril 2002 pour la délivrance de licences d'importation par les autorités compétentes des États membres. Celles-ci pourront par conséquent être délivrées dès réception, par lesdites autorités, des informations transmises par voie électronique par le pays fournisseur et dès confirmation, par la Commission, de la disponibilité des quantités demandées et/ou de la validité de la licence électronique. Les autorités compétentes des États tiers fournisseurs pourront toutefois, dans l'intérêt des opérateurs, délivrer une licence d'exportation ou tout document similaire, y compris des licences d'exportation officielle si elles le jugent utile, afin de faciliter les transactions.

Pour tout renseignement complémentaire, les opérateurs économiques sont invités à s'adresser aux autorités nationales compétentes, dont la liste a été publiée au JO C 78 du 18 mars 2000, p. 2.

⁽¹⁾ JO L 58 du 28.2.2001, p. 3.

⁽²⁾ JO C 308 du 1.11.2001, p. 16 (Sri Lanka, Bosnie-et-Herzégovine, Croatie et Viêt Nam).

⁽³⁾ JO C 37 du 29.12.2001, p. 58 (Russie, Népal, Taïwan, Macao et Philippines).

⁽⁴⁾ JO C 29 du 1.2.2002, p. 5 (Inde, Corée du Sud et Laos).

Avis d'ouverture d'une enquête de sauvegarde portant sur les importations de certains produits sidérurgiques

(2002/C 77/09)

La Commission a été informée par certains États Membres («les États Membres concernés»), en vertu des articles 2 des règlements du Conseil (CE) n° 3285/94 ⁽¹⁾ et (CE) n° 519/94 ⁽²⁾, que les flux d'importations de certains produits sidérurgiques semblaient devoir réclamer des mesures de sauvegarde.

1. Informations fournies à la Commission

Les États Membres concernés ont soumis les preuves en leur possession relatives aux indicateurs mentionnés à l'article 10 du règlement du Conseil (CE) n° 3285/94 et à l'article 8 du règlement du Conseil (CE) n° 519/94, et ont demandé à la Commission d'ouvrir une enquête de sauvegarde et d'imposer des mesures provisoires.

2. Produit

Les produits dont les flux d'importations semblaient devoir réclamer des mesures de sauvegarde et qui ont fait l'objet d'une information à la Commission sont certains produits sidérurgiques («les produits concernés»). La liste de ces produits, ainsi que les codes NC dans lesquels ils sont actuellement classés, se trouvent en Annexe 1 du présent avis.

3. Augmentation des importations

Les informations dont dispose actuellement la Commission indiquent que le total des importations des produits concernés est passé de 13 millions de tonnes en 1999 à 15,8 millions de tonnes en 2000, et à 16,6 millions de tonnes en 2001. Elles indiquent également qu'il y a eu récemment de fortes augmentations des importations de tous les produits concernés en termes absolus et par rapport à la production ou à la consommation communautaire.

4. Préjudice grave et menace de préjudice grave

Les informations dont dispose actuellement la Commission comprennent des données relatives à certains indicateurs économiques tels que mentionnés à l'article 10 du règlement du Conseil (CE) n° 3285/94 et à l'article 8 du règlement du Conseil (CE) n° 519/94 concernant les principaux producteurs communautaires de chaque produit similaire ou directement en concurrence avec l'un des produits concernés. En général, les données montrent une situation de consommation stagnante ou en déclin dans le marché communautaire, au cours des douze derniers mois, ainsi qu'une augmentation des importations à bas prix et une baisse des volumes de ventes, des prix et de la rentabilité des producteurs communautaires.

5. Procédure

Selon les dispositions de l'article 6 du règlement (CE) n° 3285/94 et de l'article 5 du règlement (CE) n° 519/94, la Commission a consulté le Comité consultatif établi en vertu

de l'article 4 de chacun des règlements. Suite à cette consultation, il apparaît à la Commission qu'il existe suffisamment de preuves pour justifier l'ouverture d'une enquête à l'égard des produits concernés. La Commission a donc décidé d'ouvrir une enquête, en coopération avec les États Membres, afin de déterminer si les conditions nécessaires sont réunies pour l'adoption de mesures de sauvegarde définitives portant sur les produits concernés.

6. Procédure d'enquête

L'enquête déterminera si, pour chacun des produits concernés, et en conséquence de développements imprévisibles, les importations du produit dans la Communauté ont augmenté dans des quantités telles et ont été effectuées dans des termes tels ou sous des conditions telles qu'elles sont susceptibles de causer, ou menacent de causer un préjudice grave aux producteurs communautaires de produits similaires ou directement en concurrence avec les produits concernés.

7. Soumission écrite, réponses au questionnaire et correspondance

Toutes les parties intéressées sont invitées à faire connaître leur point de vue par écrit et à soumettre des informations. Chaque partie intéressée devra soumettre son point de vue et ses informations dans un délai de 21 jours à compter de la date de publication de cet avis au *Journal officiel des Communautés européennes* (sauf disposition particulière). Passé ce délai, les points de vue exprimés et les informations soumises pourront ne pas être prises en compte dans l'enquête.

De plus, la Commission enverra des questionnaires aux producteurs connus de produits similaires ou directement en concurrence et à toute association connue de producteurs, dans la Communauté. Les questionnaires complétés doivent parvenir à la Commission dans les 21 jours suivant la date de leur expédition.

Toute information pertinente doit être communiquée à la Commission. Toute soumission ou requête des parties intéressées doit être faite par écrit (à moins d'une instruction contraire les formats électroniques sont exclus) et doit indiquer le nom, l'adresse postale, l'adresse électronique, les numéros de téléphone et de télécopieur et/ou de télex de la partie intéressée.

L'adresse de la Commission pour toute correspondance est:

Commission européenne
Direction générale pour le commerce
Direction B
TERV 0/13
B-1049 Bruxelles
Télécopieur (32-2) 295 65 05
Télex: COMEU B 21877.

⁽¹⁾ JO L 349 du 31.12.1994, p. 53.

⁽²⁾ JO L 67 du 10.3.1994, p. 89.

8. Auditions

La Commission peut entendre les parties intéressées. Toute partie intéressée peut demander à être entendue oralement par la Commission. La Commission autorisera l'audition des parties intéressées qui en auront fait la demande par écrit dans les 21 jours à compter de la date de publication de cet avis dans le *Journal officiel des Communautés européennes*, tout en démontrant qu'elles seront probablement affectées par les résultats de l'enquête et qu'elles ont des raisons particulières d'être entendues.

9. Prise de connaissance des informations

Les parties intéressées qui, en vertu de l'article 3, ont fait connaître leurs vues et qui ont soumis des informations ou demandé à être entendues, ainsi que les représentants des pays exportateurs, peuvent, sur demande écrite, prendre connaissance de tous les renseignements mis à la disposition de la Commission en rapport avec l'enquête, mis à part les documents internes établis par les autorités de la Communauté ou ses États Membres, pour autant que ces renseignements soient pertinents pour la présentation de leur cas et qu'ils ne soient pas confidentiels au sens de l'article 9 du règlement (CE) n° 3285/94 ou de l'article 7 du règlement (CE) n° 519/94 et qu'ils soient utilisés par la Commission dans l'enquête.

Les parties intéressées qui se sont manifesté peuvent communiquer à la Commission leurs vues sur les renseignements en question, et leurs commentaires doivent être pris en considération dans la mesure où ils sont suffisamment étayés par des preuves.

10. Défaut de coopération

Lorsque les informations ne sont pas fournies dans les délais prévus par le règlement (CE) n° 3285/94 ou le règlement (CE) n° 519/94 ou par la Commission en vertu de ces règlements, ou lorsqu'il est fait obstacle de façon significative à l'enquête, les conclusions peuvent être établies sur la base des données disponibles. Lorsque la Commission découvre qu'une partie concernée ou un tiers a fourni un renseignement faux ou trompeur, ce renseignement n'est pas pris en considération et il peut être fait usage des données disponibles.

11. Déroulement de l'enquête

En vertu de l'article 7 du règlement (CE) n° 3285/94 et de l'article 6 du règlement (CE) n° 519/94, dans un délai de 9 mois à compter de la date de publication de cet avis dans le *Journal officiel des Communautés européennes*, la Commission doit déterminer si les mesures de sauvegarde sont nécessaires.

Si la Commission conclut que les mesures sont nécessaires, la Commission doit prendre les décisions nécessaires, conformément aux titres V des règlements (CE) n° 3285/94 et (CE) n° 519/94, pas plus tard que neuf mois à compter de la date d'ouverture. En cas de circonstances exceptionnelles, le délai peut être prolongé d'une période maximale de deux mois. Si les délais sont étendus, la Commission publiera un avis dans le *Journal officiel des Communautés européennes* établissant la durée de la prolongation et un résumé des raisons de celle-ci.

Si la Commission considère que les mesures ne sont pas nécessaires, et après consultation du Comité consultatif, elle clôturera l'enquête. La décision de clôturer l'enquête, présentant les principales conclusions de l'enquête et un résumé des raisons de la clôture, sera publiée dans le *Journal officiel des Communautés européennes*.

ANNEX 1

PRODUITS CONCERNÉS

Numéro	Groupe	Codes NC
1	Non alloy hot rolled coils	7208 10 00, 7208 25 00, 7208 26 00, 7208 27 00, 7208 36 00, 7208 37 10, 7208 37 90, 7208 38 10, 7208 38 90, 7208 39 10, 7208 39 90
2	Non alloy hot rolled sheets and plates	7208 40 10, 7208 40 90, 7208 52 99, 7208 53 90, 7208 54 10, 7208 54 90
3	Non alloy hot rolled narrow strip	7211 14 10, 7211 14 90, 7211 19 20, 7211 19 90, 7212 60 11, 7212 60 19, 7212 60 91
4	Alloy hot rolled flat products	7225 19 10, 7225 30 00, 7225 40 80, 7226 19 10, 7226 91 10, 7226 91 90, 7226 99 20
5	Cold rolled sheets	7209 15 00, 7209 16 90, 7209 17 90, 7209 18 91, 7209 25 00, 7209 26 90, 7209 27 90, 7209 28 90, 7209 90 10, 7209 90 90, 7225 20 90, 7225 50 00, 7211 23 10, 7211 23 99, 7211 29 20, 7211 29 50, 7211 29 90, 7211 90 11, 7211 90 19, 7211 90 90, 7212 60 93, 7212 60 99, 7226 92 10, 7226 92 90
6	Electrical sheets (other than GOES)	7209 16 10, 7209 17 10, 7209 18 10, 7209 26 10, 7209 27 10, 7209 28 10, 7211 23 91, 7225 19 90, 7226 19 30, 7226 19 90
7	Metallic coated sheets	7210 20 10, 7210 20 90, 7210 30 10, 7210 30 90, 7210 41 10, 7210 41 90, 7210 49 10, 7210 49 90, 7210 61 10, 7210 61 90, 7210 69 10, 7210 69 90, 7210 90 38, 7210 90 90, 7212 20 11, 7212 20 19, 7212 20 90, 7212 30 11, 7212 30 19, 7212 30 90, 7212 50 31, 7212 50 51, 7212 50 58, 7212 50 75, 7212 50 91, 7212 50 93, 7212 50 97, 7212 50 99, 7225 91 10, 7225 91 90, 7225 92 10, 7225 92 90, 7225 99 90, 7226 93 20, 7226 93 80, 7226 94 20, 7226 94 80, 7226 99 80
8	Organic coated sheets	7210 70 39, 7210 70 90, 7212 40 91, 7212 40 93, 7212 40 98
9	Tin mill products	7209 18 99, 7210 11 10, 7210 11 90, 7210 12 11, 7210 12 19, 7210 12 90, 7210 50 10, 7210 50 90, 7210 70 31, 7210 90 33, 7211 23 51, 7212 10 10, 7212 10 91, 7212 10 93, 7212 10 99, 7212 40 10, 7212 40 95
10	Quarto plates	7208 51 30, 7208 51 50, 7208 51 91, 7208 51 99, 7208 52 91, 7208 90 10, 7208 90 90, 7210 90 31, 7225 40 20, 7225 40 50, 7225 99 10
11	Wide flats	7208 51 10, 7208 52 10, 7208 53 10, 7211 13 00
12	Non alloy merchant bars and light sections	7214 30 00, 7214 91 10, 7214 91 90, 7214 99 31, 7214 99 39, 7214 99 50, 7214 99 61, 7214 99 69, 7214 99 80, 7214 99 90, 7215 90 10, 7228 80 90, 7216 10 00, 7216 21 00, 7216 22 00, 7216 40 10, 7216 40 90, 7216 50 10, 7216 50 91, 7216 50 99, 7216 99 10
13	Alloy merchant bars and light sections	7228 20 11, 7228 20 19, 7228 20 30, 7228 30 41, 7228 30 49, 7228 30 61, 7228 30 69, 7228 30 70, 7228 30 89, 7228 60 10, 7228 70 10, 7228 70 31, 7228 80 10
14	Rebars	7214 20 00, 7214 99 10
15	Stainless bars and light shapes	7222 11 11, 7222 11 19, 7222 11 21, 7222 11 29, 7222 11 91, 7222 11 99, 7222 19 10, 7222 19 90, 7222 20 11, 7222 20 19, 7222 20 21, 7222 20 29, 7222 20 31, 7222 20 39, 7222 20 81, 7222 20 89, 7222 30 10, 7222 30 51, 7222 30 91, 7222 30 98, 7222 40 10, 7222 40 30, 7222 40 91, 7222 40 93, 7222 40 99
16	Stainless wire rod	7221 00 10, 7221 00 90
17	Stainless steel wire	7223 00 11, 7223 00 91, 7223 00 19, 7223 00 99
18	Fittings (< 609,6 mm)	7307 93 11, 7307 93 19
19	Flanges (other than stainless steel)	7307 21 00, 7307 91 00
20	Gas pipes	7306 30 51, 7306 30 59, 7306 30 71, 7306 30 78
21	Hollow sections	7306 60 31, 7306 60 39

Notification préalable d'une opération de concentration
(Affaire COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmöser/JV)

Cas susceptible d'être traité selon la procédure simplifiée

(2002/C 77/10)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. Le 15 mars 2002, la Commission a reçu notification, conformément à l'article 4 du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil ⁽¹⁾, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1310/97 ⁽²⁾, d'un projet de concentration par lequel les entreprises Saubermacher Dienstleistungs-AG (Saubermacher, A) contrôlée par l'Allemand Hypo- und Vereinsbank AG, et Lafarge Perlmöser AG (Lafarge, A) acquièrent, au sens de l'article 3, paragraphe 1, point b), dudit règlement, le contrôle en commun de l'entreprise Thermoteam Alternativebrennstoffsverwertungs GmbH (A) par achat d'actions dans une société nouvellement créée constituant une entreprise commune.

2. Les activités des entreprises concernées sont les suivantes:

— Saubermacher: utilisation et gestion des déchets,

— Lafarge: production de ciment et de béton.

3. Après examen préliminaire et sans préjudice de sa décision définitive sur ce point, la Commission estime que l'opération de concentration notifiée pourrait entrer dans le champ d'application du règlement (CEE) n° 4064/89. Conformément à la communication de la Commission relative à une procédure simplifiée de traitement de certaines opérations de concentration en application du règlement (CEE) n° 4064/89 du Conseil ⁽³⁾, il convient de noter que ce cas est susceptible d'être traité selon la procédure définie par ladite communication.

4. La Commission invite les tiers concernés à lui transmettre leurs observations éventuelles sur le projet de concentration.

Ces observations devront parvenir à la Commission au plus tard dans les dix jours suivant la date de la présente publication. Elles peuvent être envoyées par télécopieur ou par courrier, sous la référence COMP/M.2755 — Saubermacher/Lafarge Perlmöser/JV, à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Direction B — Task-force «Concentrations»
J-70
B-1049 Bruxelles
[télécopieur (32-2) 296 43 01/296 72 44].

⁽¹⁾ JO L 395 du 30.12.1989, p. 1.
JO L 257 du 21.9.1990, p. 13 (rectificatif).

⁽²⁾ JO L 180 du 9.7.1997, p. 1.
JO L 40 du 13.2.1998, p. 17 (rectificatif).

⁽³⁾ JO C 217 du 29.7.2000, p. 32.

Publication des décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences d'exploitation, conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil ⁽¹⁾ concernant les licences des transporteurs aériens ⁽²⁾

(2002/C 77/11)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

FINLANDE

Licences d'exploitation délivrées

Catégorie B: Licences d'exploitation délivrées aux transporteurs répondant aux critères prévus par l'article 5, paragraphe 7, point a), du règlement (CEE) n° 2407/92

Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à effectuer le transport de	Décision en vigueur depuis
Finnish Commuter Airlines Oy Seconde dénomination commerciale: West Bird Aviation	PL 800 FIN-60101 Seinäjoki	Passagers, courrier, fret	30.5.2001

Licences d'exploitation révoquées

Catégorie B: Licences d'exploitation délivrées aux transporteurs répondant aux critères prévus par l'article 5, paragraphe 7, point a), du règlement (CEE) n° 2407/92

Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à effectuer le transport de	Décision en vigueur depuis
Airdeal Oy	Helsinki-Vantaan lentoasema FIN-01530 Vantaa	Passagers, courrier, fret	11.12.2001
Cloudex Oy	Tullimiehentie 4-6 FIN-01530 Vantaa	Passagers, courrier, fret	15.10.2001
Etelä-Pohjanmaan Lentokeskus Oy	PL 800 FIN-60101 Seinäjoki	Passagers, courrier, fret	30.5.2001
Forssan Lentotoimintapalvelu	PL 5 FIN-30421 Forssa	Passagers, courrier, fret	15.10.2001
Ivalon Lentopalvelu Ky	PPA 2, Huhtamella FIN-99800 Ivalo	Passagers, courrier, fret	11.12.2001
Metro Jet Oy Seconde dénomination commerciale: Nordic Air Ambulance Center	PL 60 FIN-01301 Vantaa	Passagers, courrier, fret	15.10.2001

⁽¹⁾ JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

⁽²⁾ Communiquées à la Commission européenne avant le 31.12.2001.

Publication des décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences d'exploitation, conformément à l'article 13, paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil ⁽¹⁾ concernant les licences des transporteurs aériens ⁽²⁾

(2002/C 77/12)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

ALLEMAGNE

Licences d'exploitation délivrées

Catégorie A: Licences d'exploitation délivrées aux transporteurs ne répondant pas aux critères prévus par l'article 5, paragraphe 7, point a), du règlement (CEE) n° 2407/92

Nom du transporteur aérien	Adresse du transporteur aérien	Autorisé à effectuer le transport de	Décision en vigueur depuis
Deutsche Zeppelin-Reederei GmbH	Allmannsweilerstraße 132 D-88046 Friedrichshafen	Passagers	14.8.2001

⁽¹⁾ JO L 240 du 24.8.1992, p. 1.

⁽²⁾ Communiquées à la Commission européenne avant le 31.12.2001.

III

(Informations)

PARLEMENT EUROPÉEN

Procès-verbal de la session du 19 au 20 septembre 2001 publié au *Journal officiel des Communautés européennes* C 77 E

(2002/C 77/13)

Ces textes sont disponibles sur:

EUR-Lex: <http://europa.eu.int/eur-lex>

CELEX: <http://europa.eu.int/celex>

COMMISSION

LISTE DE RÉSERVE

CONCOURS GÉNÉRAL COM/A/5/01

ADMINISTRATEURS PRINCIPAUX (A 5/A 4)

DANS LE DOMAINE DE L'AUDIT INTERNE

(2002/C 77/14)

ANTOINE-POIREL Frank
CAMBA BARBOLLA Emilio
CLAESSENS Jos
DRIES Rudi
DURAND Regis
GRISARD Anne
HELLMAN Anni
LLEWELYN Iolo
MAGENHANN Bernard
MARTÍNEZ CUESTA Luis-Eduardo
MASON Jeffrey
OVERBEEKE Cornelia
SCHLOESSLEN Pascal
VAN DER ZEE Reinder
VANDROMME Johan
VERMEERSCH Benoit
WEBB Christopher
WELCH Peter

Exploitation de services aériens réguliers**Appel d'offres lancé par la France au titre de l'article 4 paragraphe 1 point d) du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil pour l'exploitation de services aériens réguliers entre Rennes (Saint-Jacques) et Bâle-Mulhouse**

(2002/C 77/15)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. **Introduction:** En application des dispositions du paragraphe 1 point a) de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92 du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, la France a décidé d'imposer des obligations de service public sur les services aériens réguliers exploités entre Rennes (Saint-Jacques) et Bâle-Mulhouse. Les normes requises par ces obligations de service public ont été publiées au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 76 du 27.3.2002.

Dans la mesure où aucun transporteur aérien n'aura commencé ou ne sera sur le point de commencer au 1^{er} juin 2002 l'exploitation de services aériens réguliers entre Rennes (Saint-Jacques) et Bâle-Mulhouse, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, dans le cadre de la procédure prévue par l'article 4 paragraphe 1 point d) de ce même règlement, de limiter l'accès à un seul transporteur et de concéder après appel d'offres le droit d'exploiter ces services à compter du 1^{er} juillet 2002.

2. **Objet de l'appel d'offres:** Fournir, à compter du 1^{er} juillet 2002, des services aériens réguliers entre Rennes (Saint-Jacques) et Bâle-Mulhouse en conformité avec les obligations de service public imposées sur cette liaison telles que publiées au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 76 du 27.3.2002.
3. **Participation à l'appel d'offres:** La participation est ouverte à tous les transporteurs aériens communautaires titulaires d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée en vertu du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens.
4. **Procédure d'appel d'offres:** Le présent appel d'offres est soumis aux dispositions des points d), e), f), g), h) et i) du paragraphe 1 de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92.
5. **Dossier d'appel d'offres:** Le dossier complet d'appel d'offres, comportant le règlement particulier de l'appel d'offres et la convention de délégation de service public ainsi que son annexe technique (texte des obligations de service public publié au *Journal officiel des Communautés européennes*), peut être obtenu gratuitement auprès de la:

Chambre de commerce et d'industrie de Rennes, 2, avenue de la Préfecture, F-35042 Rennes Cedex, tél.: 2 99 33 66 58, fax: 2 99 33 24 28, e-mail: jcmandrillon@rennes.cci.fr.

6. **Compensation financière:** Les offres présentées par les soumissionnaires feront explicitement mention de la somme requise à titre de compensation pour l'exploitation de la desserte durant trois ans à compter de la date de début d'exploitation prévue (avec un décompte annuel). Le montant exact de la compensation finalement accordée est déterminé chaque année, ex post, en fonction des dépenses et des recettes effectivement engendrées par le service, dans la limite du montant figurant dans l'offre. Cette limite maximale ne peut être révisée qu'en cas de modification imprévisible des conditions d'exploitation.

Les paiements annuels se font sous forme d'acomptes et d'un solde de régularisation. Le paiement du solde de régularisation n'intervient qu'après approbation des comptes du transporteur pour la liaison considérée et vérification de l'exécution du service dans les conditions prévues au titre 8 ci-après.

En cas de résiliation du contrat avant son échéance normale, les dispositions du titre 8 sont mises en œuvre dans les meilleurs délais afin de permettre le versement au transporteur du solde de la compensation financière qui lui est due, la limite maximale indiquée au premier alinéa étant, le cas échéant, réduite au prorata de la durée réelle d'exploitation.

7. **Durée du contrat:** La durée du contrat (convention de délégation de service public) est de trois ans à compter de la date prévue pour le début de l'exploitation des services aériens mentionnée au titre 2 du présent appel d'offres.
8. **Vérification de l'exécution du service et des comptes du transporteur:** L'exécution du service et la comptabilité analytique du transporteur pour la liaison considérée feront l'objet d'au moins un examen annuel en concertation avec le transporteur.
9. **Résiliation et préavis:** Le contrat ne peut être résilié par l'une ou l'autre des parties signataires avant l'échéance normale de validité du contrat que sous réserve de l'observation d'un préavis de six mois. En cas de non-respect par le transporteur d'une obligation de service public, le transporteur est réputé avoir résilié le contrat sans préavis s'il n'a pas repris le service conformément aux obligations de service public dans le délai d'un mois après une mise en demeure.

10. **Pénalités:** Le non-respect par le transporteur du délai de préavis mentionné au titre 9 est sanctionné soit par une amende administrative, d'un montant maximum de 7 622,45 EUR, en application de l'article R.330-20 du code de l'aviation civile, soit par une pénalité calculée à partir du nombre de mois de carence et du déficit réel de la liaison au titre de l'année considérée plafonnée au niveau de la compensation financière maximale prévue au titre 6.

En cas de manquements graves aux obligations de service public, la résiliation du contrat peut être prononcée en considérant que le transporteur n'a respecté aucun préavis.

En cas de manquements limités aux obligations de service public, des réductions sont appliquées à la compensation financière maximale prévue au titre 6, sans préjudice de l'application de l'article R.330-20 du code de l'aviation civile. Ces réductions tiennent compte, le cas échéant, du nombre de vols annulés pour raisons imputables au transporteur, du nombre de vols effectués avec une capacité inférieure à celle requise, du nombre de vols effectués sans respecter les obligations de service public en termes d'escale, du nombre de jours où n'ont pas été respectées les obligations de service public en termes d'amplitude à

destination, de tarifs pratiqués ou d'utilisation de services informatisés de réservation.

11. **Présentation des offres:** Les offres doivent être envoyées par la poste, par lettre recommandée avec accusé de réception, le cachet de la poste faisant foi, ou remises sur place contre récépissé, au plus tard cinq semaines à compter du jour de la publication du présent appel d'offres au *Journal officiel des Communautés européennes*, avant 17.00 heures (heure locale), à l'adresse suivante:

Chambre de commerce et d'industrie de Rennes, 2, avenue de la Préfecture, F-35042 Rennes Cedex. Tel.: 2 99 33 66 58. Fax: 2 99 33 24 28. E-mail: jcmadrillon@rennes.cci.fr.

12. **Validité de l'appel d'offres:** La validité du présent appel d'offres est, conformément à l'article 4 paragraphe 1 point d) du règlement (CEE) n° 2408/92 du 23 juillet 1992, soumise à la condition qu'aucun transporteur communautaire ne présente, avant le 1^{er} juin 2002, un programme d'exploitation de la liaison en question à compter du 1^{er} juillet 2002 en conformité avec les obligations de service public imposées sans recevoir aucune compensation financière.

Exploitation de services aériens réguliers

Appel d'offres lancé par la France au titre de l'article 4 paragraphe 1 point d) du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil pour l'exploitation de services aériens réguliers entre Reims-Champagne et Lyon-Saint-Exupéry

(2002/C 77/16)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. **Introduction:** En application des dispositions du paragraphe 1 point a) de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92 du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, la France a décidé d'imposer des obligations de service public sur les services aériens réguliers exploités entre Reims-Champagne et Lyon-Saint-Exupéry. Les normes requises par ces obligations de service public ont été publiées au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 76 du 27.3.2002.

Dans la mesure où aucun transporteur aérien n'aura commencé ou ne sera sur le point de commencer au 1^{er} juin 2002 l'exploitation de services aériens réguliers entre Reims-Champagne et Lyon-Saint-Exupéry, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, dans le cadre de la procédure prévue par l'article 4 paragraphe 1 point d) de ce même règlement, de limiter l'accès à un seul transporteur et de concéder après appel

d'offres le droit d'exploiter ces services à compter du 1^{er} juillet 2002.

2. **Objet de l'appel d'offres:** Fournir, à compter du 1^{er} juillet 2002, des services aériens réguliers entre Reims-Champagne et Lyon-Saint-Exupéry en conformité avec les obligations de service public imposées sur cette liaison telles que publiées au *Journal officiel des Communautés européennes* n° C 76 du 27.3.2002.
3. **Participation à l'appel d'offres:** La participation est ouverte à tous les transporteurs aériens communautaires titulaires d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée par un État membre en vertu du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens.
4. **Procédure d'appel d'offres:** Le présent appel d'offres est soumis aux dispositions des points d), e), f), g), h) et i) du paragraphe 1 de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92.

5. **Dossier d'appel d'offres:** Le dossier complet d'appel d'offres, comportant le règlement particulier de l'appel d'offres et la convention de délégation de service public ainsi que son annexe technique (texte des obligations de service public publié au *Journal officiel des Communautés européennes*), peut être obtenu gratuitement auprès de la:

Chambre de commerce et d'industrie de Reims et d'Épernay, secrétariat général, service achats/marchés publics, 5, rue des Marmouzets, BP 2511, F-51070 Reims Cedex, téléphone: 3 26 50 62 12, télécopieur 3 26 50 62 87.

6. **Compensation financière:** Les offres présentées par les soumissionnaires feront explicitement mention de la somme requise à titre de compensation pour l'exploitation de la desserte durant trois ans à compter de la date de début d'exploitation prévue (avec un décompte annuel). Le montant exact de la compensation finalement accordée est déterminé chaque année, ex-post, en fonction des dépenses et des recettes effectivement engendrées par le service, dans la limite du montant figurant dans l'offre. Cette limite maximale ne peut être révisée qu'en cas de modification imprévisible des conditions d'exploitation.

Les paiements annuels se font sous forme d'acomptes et d'un solde de régularisation. Le paiement du solde de régularisation n'intervient qu'après approbation des comptes du transporteur pour la liaison considérée et vérification de l'exécution du service dans les conditions prévues au titre 8 ci-après.

En cas de résiliation du contrat avant son échéance normale, les dispositions du titre 8 sont mises en œuvre dans les meilleurs délais afin de permettre le versement au transporteur du solde de la compensation financière qui lui est due, la limite maximale indiquée au premier alinéa étant, le cas échéant, réduite au prorata de la durée réelle d'exploitation.

7. **Durée du contrat:** La durée du contrat (convention de délégation de service public) est de trois ans à compter de la date prévue pour le début de l'exploitation des services aériens mentionnée au titre 2 du présent appel d'offres.
8. **Vérification de l'exécution du service et des comptes du transporteur:** L'exécution du service et la comptabilité analytique du transporteur pour la liaison considérée feront l'objet d'au moins un examen annuel en concertation avec le transporteur.
9. **Résiliation et préavis:** Le contrat ne peut être résilié par l'une ou l'autre des parties signataires avant l'échéance normale de validité du contrat que sous réserve de l'observation d'un préavis de six mois. En cas de non-respect par le transporteur d'une obligation de service public, le trans-

porteur est réputé avoir résilié le contrat sans préavis s'il n'a pas repris le service conformément aux obligations de service public dans le délai d'un mois après une mise en demeure.

10. **Pénalités:** Le non-respect par le transporteur du délai de préavis mentionné au titre 9 est sanctionné soit par une amende administrative, d'un montant maximum de 7 622,45 EUR, en application de l'article R.330-20 du code de l'aviation civile, soit par une pénalité calculée à partir du nombre de mois de carence et du déficit réel de la liaison au titre de l'année considérée plafonné au niveau de la compensation financière maximale prévue à l'article 6.

En cas de manquements graves aux obligations de service public, la résiliation du contrat peut être prononcée en considérant que le transporteur n'a respecté aucun préavis.

En cas de manquements limités aux obligations de service public, des réductions sont appliquées à la compensation financière maximale prévue au titre 6, sans préjudice de l'application de l'article R.330-20 du code de l'aviation civile. Ces réductions tiennent compte, le cas échéant, du nombre de vols annulés pour raisons imputables au transporteur, du nombre de vols effectués avec une capacité inférieure à celle requise, du nombre de vols effectués sans respecter les obligations de service public en termes d'escale, du nombre de jours où n'ont pas été respectées les obligations de service public en termes d'amplitude à destination, de tarifs pratiqués ou d'utilisation de services informatisés de réservation.

11. **Présentation des offres:** Les offres doivent être envoyées par la poste, par lettre recommandée avec accusé de réception, le cachet de la poste faisant foi, ou remises sur place contre récépissé, au plus tard six semaines à compter du jour de la publication du présent appel d'offres au *Journal officiel des Communautés européennes*, avant 17.00 heures (heure locale), à l'adresse suivante:

Chambre de commerce et d'industrie de Reims et d'Épernay, secrétariat général, service achats/marchés publics, 5, rue des Marmouzets, BP 2511, F-51070 Reims Cedex. Tel.: 3 26 50 62 12. Fax: 3 26 50 62 87.

12. **Validité de l'appel d'offres:** La validité du présent appel d'offres est, conformément à l'article 4 paragraphe 1 point d) du règlement (CEE) n° 2408/92, soumise à la condition qu'aucun transporteur communautaire ne présente, avant le 1^{er} juin 2002, un programme d'exploitation de la liaison en question à compter du 1^{er} juillet 2002 en conformité avec les obligations de service public imposées sans recevoir aucune compensation financière.

RECTIFICATIFS

Rectificatif à la publication des décisions des États membres de délivrer ou de retirer les licences d'exploitation, conformément à l'article 13 paragraphe 4, du règlement (CEE) n° 2407/92 concernant les licences des transporteurs aériens

(«Journal officiel des Communautés européennes» C 236 du 22 août 2001)

(2002/C 77/17)

Page 10, dans le titre du deuxième tableau:

au lieu de: «Licences d'exploitation révoquées»

lire: «Changement de nom du titulaire de la licence».

AVIS

Le 3 avril 2002 paraîtra dans le *Journal officiel des Communautés européennes* C 79 A le «Catalogue commun des variétés des espèces agricoles — Treizième complément à la vingt et unième édition intégrale».

Pour les abonnés, l'obtention de ce Journal officiel est gratuite à concurrence du nombre et de la (des) version(s) linguistique(s) de leur(s) abonnement(s). Ils sont priés de retourner le bon de commande ci-dessous, dûment rempli avec indication de leur numéro «matricule d'abonnement» (code apparaissant à gauche de chaque étiquette et commençant par: O/.). La gratuité et la disponibilité sont assurées pendant un an à compter de la date de parution du Journal officiel concerné.

Les intéressés non abonnés peuvent commander contre paiement ce Journal officiel auprès du bureau de vente compétent pour leur pays ou de l'Office des publications officielles des Communautés européennes, service «vente», L-2985 Luxembourg, qui transmettra au bureau de vente concerné.

BON DE COMMANDE

Office des publications officielles des Communautés européennes

Service «vente»
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg

☐ **Je suis abonné** au *Journal officiel des Communautés européennes*.

Mon numéro de matricule est le suivant: O/.

☐ Veuillez me faire parvenir l' (les) . . . exemplaire(s) gratuit(s) du **Journal officiel C 79 A/2002**, au(x)quel(s) mon (mes) abonnement(s) me donne(nt) droit.

☐ **Je commande**, contre paiement, . . . **exemplaire(s) supplémentaire(s)**.

Langue(s):

☐ **Je ne suis pas abonné** au *Journal officiel des Communautés européennes* et commande, contre paiement, . . . **exemplaire(s)**.

Langue(s):

Nom:

Adresse:

.....

Date: Signature: